Эскадрилья героев

Николай Евгеньевич Платонов

SHOUT
SHARE
IT

- Платонов Николай Евгеньевич

Платонов Николай Евгеньевич Эскадрилья героев

Платонов Николай Евгеньевич
Эскадрилья героев

Аннотация издательства: 2-я эскадрилья 951-го Нижнеднестровского Краснознаменного ордена Суворова штурмового авиационного полка начала свой боевой путь в битве под Курском. Эскадрилья участвовала в боях с немецко-фашистскими захватчиками в Донбассе, на Правобережной Украине и в Молдавии, в освобождении Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Австрии. За героизм, мужество и отвагу весь личный состав эскадрильи удостоился высоких правительственных наград, а шесть ее летчиков - звания Героя Советского Союза. В книге "Эскадрилья героев" Герой Советского Союза полковник Н. Е. Платонов рассказывает о славном боевом пути эскадрильи и героических действиях ее летного и технического состава.

Биографическая справка: ПЛАТОНОВ Николай Евгеньевич, родился 26.5.1922 в деревне Стольниково ныне Искитимского района Новосибирской области в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1944. Окончил среднюю школу и аэроклуб. В Советской Армии с 1940. Окончил Чкаловскую военно-авиационную школу пилотов в 1943. На фронте с августа 1943. Заместитель командира эскадрильи 672-го штурмового авиаполка (306 я шад, 9-й сак, 17-я воздушная армия, 3-й Украинский фронт), старший лейтенант. К апрелю 1944 совершил 145 боевых вылетов, уничтожил много живой силы и боевой техники противника, в воздушном бою сбил 1 самолет. Звание Героя Советского Союза присвоено 2.8.44. После войны продолжал службу в ВВС. В 1955 окончил Военно-воздушную академию. Начальник кафедры академии, генерал-майор авиации (1978), доктор исторических наук. Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1 степени, 2 орденами Красной Звезды, орденом "За службу Родине в ВС СССР" 3 степени, медалями. Сочинения: Эскадрилья Героев. М., 1962. ("Герои Советского Союза", Краткий биографический справочник. Том 2.) \\\ Андриянов

С о д е р ж а н и е

Слагаемые успеха
Рождение мастерства

Началось...
Цель - переправы
На румынской земле
Под крылом - Балканы
Удар... без бомб
Необычная цель
Будапештское направление
Особое задание
Трудные дни
Спасая командира
На подаренных самолетах
В шесть часов вечера после войны
Закончились бои
Примечания
Слагаемые успеха

Если графически изобразить на карте боевой путь 2-й эскадрильи, входившей в состав Нижнеднестровского ордена Красного Знамени и ордена Суворова III степени 951-го штурмового авиационного полка, то исходная точка придется на село Погорелово, Каменск-Шахтинского района. Здесь, на Дону, весной 1944 года фактически заново начало формироваться это подразделение штурмовиков. Над степными просторами получили свое первое боевое крещение многие летчики эскадрильи.

Вместе с войсками победоносных 2-го и 3-го Украинских фронтов полк и эскадрилья с боями продвигались на запад. Пришли в Румынию, пересекли лесистые отроги Трансильванских Альп, миновали островерхие Карпаты, за которыми лежала Болгария, затем эскадрилья перебазировалась вверх по Дунаю в Югославию, в Венгрию и Австрию.

На крыльях своих самолетов советские летчики, преисполненные чувства братской интернациональной солидарности, несли народам порабощенный фашизмом стран радость освобождения от гитлеровской тирании.

Мужественно и умело сражались воины. Выполняя историческую миссию, возложенную на Советскую Армию как на армию-освободительницу, личный состав эскадрильи наносил врагу тяжелые потери. Даже по неполным данным, штурмовики 2-й эскадрильи истребили за время боевых действий около 2000 гитлеровских солдат и офицеров, сожгли на аэродромах и сбили в воздушных боях 17 самолетов, уничтожили свыше 70 танков и бронетранспортеров, десятки орудий и минометов и много другой техники фашистов. Весь личный состав 2-й эскадрильи удостоился правительственных наград, а шести летчикам

присвоено высокое звание Героя Советского Союза. В жестоких боях с врагом солдаты, сержанты и офицеры эскадрильи, как и всех Советских Вооруженных Сил, доказали свою беспредельную преданность Родине, готовность на ратный подвиг, на любые жертвы во имя любимой Отчизны.

Летчики эскадрильи сражались с врагом на самолетах Ил-2, созданных творческим коллективом конструкторов, возглавляемых С. В. Ильюшиным. Есть самолеты, представляющие собой удивительные творения человеческого разума, самолеты-находки, воплотившие в своей конструкции все то, что требует от них современный бой; самолеты-универсалы, на которых можно выполнять самые разнохарактерные задания; самолеты, обладающие высокими боевыми качествами. Именно к таким самолетам-находкам можно в первую очередь отнести Ил-2. Самолет прекрасно оправдал свое основное назначение - штурмовика. Не только равных, но даже сколько-нибудь подобных ему не было ни в одной армии воевавших государств. "Ил" оказался лучшим для действий над полем боя и в наступательных, и в оборонительных операциях. На нем летчики добивались наилучших результатов в борьбе с танками, при подавлении всякого рода точечных и узких целей, таких, как переправы, разрушение которых с воздуха всегда было сложнейшей задачей для авиации. На Ил-2 летчики эскадрильи выполняли полеты на разведку и поддерживали наши наземные войска даже в уличных боях. Все виды боевого использования на фронте знаменитого Ил-2 даже трудно перечислить. "Горбатые" - любовно называли наши летчики ильюшинские штурмовики за своеобразную конфигурацию их фюзеляжей. "Шварцер тод" ("Черная смерть") - окрестили их гитлеровцы за сокрушительную мощь ударов.

Главную силу эскадрильи, как и всех Военно-воздушных сил Советской Армии, составляли люди. Летчики и воздушные стрелки, техники и механики хорошо освоили самолет Ил-2, что позволило им использовать боевую технику с наибольшей эффективностью. Высокое сознание долга перед Отчизной, верность присяге, любовь к Родине умножали силы личного состава и были источником ратных подвигов.

В ходе боев люди эскадрильи много раз совершали, казалось, невозможное. Стремясь нанести гитлеровским захватчикам наибольший урон, летчики совершали порой по 6-7 вылетов в сутки, перекрывая границы человеческой выносливости. Они брали иногда в полет боевую загрузку, превышающую установленные нормы, прорывались сквозь стены зенитного огня, взлетали и совершали посадки на аэродромах-"пятачках".

Технический состав, добиваясь высокой боевой готовности эскадрильи, сутками не уходил с аэродрома, в полевых условиях выполнял такие работы, которые считались под силу только стационарным мастерским. Штурмовики, возвращавшиеся из полета с пробитыми центропланами, фюзеляжами и плоскостями, ремонтировались в кратчайшие сроки и уже на второй день снова шли в бой.

Сплоченный коллектив 2-й эскадрильи вместе со всем личным составом 951-го штурмового авиационного полка прошел большой боевой путь. Выполняя свой воинский долг перед Родиной, летчики и техники, воздушные стрелки и механики внесли и свою лепту в историческую победу советского народа над немецко-фашистскими захватчиками{1}.

Рождение мастерства

В армии говорят: "Полк твоя семья, твой дом родной". В новый полк, в новую семью шли в жаркий июньский день 1944 года три молодых летчика. Как-то примут в полку, как-то сложится в нем боевая служба, что за люди будут стоять рядом в строю? Все это не могло не волновать летчиков. Ведь они, кроме места базирования полка да его номера, ничего о нем не знали. Молодые люди пытливо осматривали каждую хату небольшого села, раскинувшегося вдоль поросшего зеленью пруда. Обойдя купавшихся в дорожной пыли кур, все трое, не сговариваясь, повернули к одной из хат, к которой сходились нити телефонных проводов, а над крышей торчал едва заметный прутик радиоантенны. Это были единственные признаки размещающегося в селе боевого авиационного полка. Молодые летчики ожидали увидеть снующие по дорогам автомашины и мотоциклы, услышать эхо артиллерийской канонады, гул авиационных моторов. Ничего этого не было: над селом и широко раскинувшейся степью стояла полуденная духота и тишина. Не было видно даже признаков прифронтового аэродрома. Все здесь было не похоже не то что на фронт, а даже на их шумливый школьный авиагородок.

Проверив документы, часовой пропустил летчиков в штаб.

- Младший лейтенант Павел Маракулин!

- Лейтенант Михаил Рыбак!

- Сержант Алексей Логвиненко! - поочередно представились они командиру полка.

Из летных книжек вновь прибывших и беседы с ними гвардии майор Красночубенко узнал, что все окончили одно и то же авиационное училище, на боевой машине летали очень мало, на фронте не были. Командиру понравилось, что молодые летчики держатся с достоинством, смотрят прямо в глаза, на вопросы

отвечают четко, видно, что хоть завтра готовы лететь в бой.

Вновь прибывших зачислили во 2-ю эскадрилью и поместили в одной хате с лейтенантами Иваном Примакиным и Германом Одноценовым, тоже молодыми летчиками. Сделали это намеренно. Примакин и Одноценов прибыли в полк из подразделения легких ночных бомбардировщиков. По-2, где успели сделать по нескольку боевых вылетов. Когда майор Красночубенко предупредил обоих, что им придется пройти в полку полную учебную программу, лейтенанты посетовали на недооценку, их подготовки.

- Сколько же можно изучать приборы, мотор, навигацию, метеорологию... Мы воевать прибыли, а тут опять наземные науки... - не скрывал тогда своего недовольства Иван Примакин.

Молодым воинам разъяснили, что Ил-2 - особый самолет, многоцелевой и предъявляет к летчикам свои требования. Поэтому, пока они не сдадут на "отлично" зачеты по всем авиационным дисциплинам, о полетах и думать нечего. Сдача зачетов - их первая боевая задача.

Комсомольцы правильно восприняли указания и горячо взялись за учебу. Командование рассчитывало, что Примакин и Одноценов окажут доброе влияние на троих только что прибывших. И не ошиблись.

Летная молодежь эскадрильи, как и всего полка, начала осваивать технику, теорию и практику боевых полетов на Ил-2 с хорошей настойчивостью. Методом "пеший по летному" и тренировками в кабинах машин , учили их строям, применяемым штурмовиками в боевых вылетах, перестроениям в ходе полета к цели и в случаях нападения на "илы" истребителей противника, при действиях над полем боя, при выходе в атаку и после ее завершения, отрабатывали навыки определения дистанций и интервалов и т. д. По специальным "немым" картам эскадрильская молодежь терпеливо изучала район предстоящих боевых полетов, материальную часть штурмовика.

Обучение летчиков сочеталось с воспитанием у них любви к самолету, к своему полку, который начал боевой путь в 1943 году, приняв участие в исторической битве на Курской дуге. Из рассказа заместителя командира полка по политчасти майора Иванова и других офицеров новички узнали о подвигах лучших людей полка и эскадрильи, в частности о боевом мастерстве их непосредственного учителя лейтенанта Павла Федотовича Головко.

...Это было в 1943 году, при освобождении Донбасса. В полк приехал командир авиационного корпуса генерал-майор О. В. Толстиков. Он распорядился вызвать в штаб лучшего летчика,

имевшего опыт полетов на разведку. Вскоре лейтенант Головко был у генерала.

- Вам надо в паре с ведомым вылететь в дальнюю разведку, определить места расположения подвижных резервов противника и отыскать его переправы на Днепре между Запорожьем и Днепропетровском, - поставил задачу генерал. На обратном пути посмотрите, что делается на железнодорожной станции Лозовая.

- Задача ясна, - ответил Головко.

- Да смотрите не увлекайтесь атаками обнаруженных целей, - добавил командир корпуса. - Ваша основная задача - разведка.

Лейтенант Павел Головко и до этого несколько раз выполеял такие задания. Добытые им сведения всегда отличались исключительной точностью и полнотой. Именно поэтому командир полка назвал генералу его фамилию. Умелым разведчиком был и ведомый, тоже летчик 2-й эскадрильи, лейтенант Николай Воронин.

Тщательно разработав план полета, Головко и Воронин повели свои "илы" к линии фронта. Разведчики летели на малой высоте, в обход крупных населенных пунктов и дорог, над лесами и оврагами.

Через час с небольшим летчик Головко доложил генералу, что боевое задание выполнено, снимки объектов доставлены на аэродром.

О трудностях и препятствиях, с которыми встретились наши разведчики при выполнении этого задания, можно было догадаться, взглянув на вернувшиеся на аэродром самолеты. Машина Головко представляла собой просто жалкое зрелище: фюзеляж был разбит, в левой плоскости и в хвостовом оперении зияли пробоины. Имелись повреждения и на "иле" ведомого. Получены они были при фотографировании станции Лозовая и в бою с двумя "Мессершмиттами-109". Правда, воздушные стрелки старшина Седунов и сержант Павлищев не остались в долгу. Один истребитель они подбили, а другой уже не рискнул идти в атаку.

Мужественно и умело выполнял лейтенант Головко и его товарищи ветераны 2-й эскадрильи - многие другие сложные боевые задания. Однажды в районе деревни Поднятая Долина фашисты силами танков и мотопехоты начали прорывать оборону наших войск. Необходимо было быстро помочь стрелковым подразделениям и артиллеристам отбить атаки противника, истребить его живую силу, уничтожить танки. Эту задачу поручили 2-й эскадрилье. Вскоре Павел Головко повел шестерку "илов" в бой. Низкая облачность, мокрый снег, а местами и приподнятый туман затрудняли полет, но лейтенант безошибочно выдерживал курс. В расчетное время группа была на подходах к

передовой. В этот момент станция наведения сообщила, что 12 "юнкерсов" пересекают линию фронта для нанесения удара по нашим войскам. "Отразите нападение" приказали с земли.

Ведущий быстро обнаружил вражеские бомбардировщики, летевшие навстречу штурмовикам. Тут же последовала команда ведомым: "Атакуем "юнкерсы" реактивными снарядами". Довернув "ил", Головко первым атаковал ведущий фашистский самолет. Примеру лейтенанта последовали остальные летчики. Так шестерка штурмовиков одной смелой атакой обратила в бегство дюжину "юнкерсов", а один из них сбила.

Отлично выполнив поставленную задачу, наши штурмовики продолжали полет к основной цели. Вскоре они обнаружили фашистские танки и мотопехоту и с минимальной высоты атаковали их. Несколько танков и автомашин было уничтожено. Понесла потери и мотопехота. Это заставило врага отойти. Старший начальник, находившийся на радиостанции наведения, дважды за один вылет благодарил штурмовиков, ведомых Павлом Головко.

Молодые летчики внимательно слушали рассказы ветеранов эскадрильи о минувших боях, о мужестве и воинском мастерстве старших товарищей. Им хотелось скорее перенять их опыт, так подготовиться к боям, чтобы любой вылет множил славу полка и эскадрильи, приближал день победы над немецко-фашистской Германией.

Условия для плодотворной учебы были для военного времени очень благоприятными. В полосе действий 3-го Украинского фронта, в состав которого входил 951-й штурмовой авиационный полк, в это время стояло относительное затишье, именуемое в военных учебниках "оперативной паузой". Боевых вылетов почти не было, и личному составу можно было без особой спешки заниматься всесторонней проверкой боевой техники и пополнением свбих знаний в области тактики. Наземную подготовку удавалось закреплять в пилотажной зоне и в зоне стрельб, а некоторым лётчикам - даже в практическом полете на разведку ближних тылов противника. Конечно, новички - Маракулин, Рыбак и Логвиненко о таких полетах на разведку могли пока только мечтать. А юноши прямо-таки рвались в бой. Они стремились как можно скорее "понюхать пороху". Подходящий случай для этого долго не представлялся. Тогда молодежь нашла иной выход. Младший лейтенант Маракулин обратился к командованию с просьбой организовать посещение переднего края.

- Вот нас учат, товарищ командир эскадрильи, как нужно действовать над полем боя, как наносить удары по огневым

точкам противника, как атаковывать танки. А ведь мы и в глаза не видели это самое поле боя. Представляем его только по книжным схемам да фотопланшетам. А нам хотелось бы увидеть все это собственными глазами.

Просьба была законная, вполне уместная. Командование решило показать всем молодым летчикам поле боя, что называется, в полной его натуре, дать им возможность реально "пощупать" цели, по которым им вскоре предстоит производить атаки с воздуха. Старшие начальники одобрили это начинание. Через несколько дней группа летчиков прибыла на передний край.

- На войну приехали, - шутили пехотинцы, увидев в окопах людей, одетых в авиационную форму. - Теперь можно и в наступление переходить, подмога прибыла...

Летчики осмотрели артиллерийские и минометные батареи, траншеи и противотанковые рвы, замаскированные танки и самоходные артустановки. Командир стрелкового полка подробно объяснил летчикам назначение каждого вида боевой техники, а также земляных сооружений, рассказал, по каким признакам их можно обнаружить с воздуха.

Авиаторы поднялись на наблюдательный пункт, скрытый на верхушках деревьев, и через стереотрубу осмотрели передний край обороны противника, его огневые позиции. Затем, укрывшись от огня немцев в большой воронке от авиабомбы, летчики побеседовали с солдатами.

Возвратившись "с войны", молодые летчики рассказывали товарищам обо всем увиденном и услышанном на передовой. Комсомольцы Логвиненко, Маракулин и Рыбак выпустили специальный боевой листок, посвященный встрече с людьми переднего края. Начинался он крупно написанным призывом: "Помни, летчик, всегда в полете - ты послан помогать нашей славной боевой пехоте".

Многое дала молодым летчикам дивизионная конференция по обмену опытом. На ней детально был обсужден вопрос о роли штурмовиков в наступательной операции наземных войск. Прославленные мастера штурмовых ударов и воздушных боев поделились своим опытом. Особенно запомнилось всем выступление майора Петра Зубко. Этот невысокий, с умными, живыми глазами летчик-коммунист пользовался в полку всеобщим уважением. Смелый, отлично владеющий техникой пилотирования, майор Зубко всегда творчески подходил к выполнению боевых заданий, постоянно искал наиболее эффективные способы использования оружия. И на этой конференции он предложил новый тактический прием действий

"илов" по переднему краю обороны противника. - Обычно применяемый нами боевой порядок "круг", - говорил Зубко, - при всех своих достоинствах имеет и недостатки. Основной из них состоит в том, что воздействию мы подвергаем ограниченное количество целей, лишь те, которые находятся в пределах "круга". Выгоднее иногда использовать видоизмененный порядок построения штурмовиков над полем боя, а именно - "маневренный круг".

Майор Зубко рассказал на конференции о том, как при выполнении боевых заданий он со своими ведомыми применил "маневренный круг" и какие преимущества выявились в ходе боя. При новом боевом порядке "илы" сохраняют общее направление кругового полета, а сам круг увеличивается за счет большего интервала между самолетами. Таким образом, под воздействие попадают уже не одна - две, а несколько целей, находящихся на площади в 3-4 квадратных километра. Задача каждого летчика - выбрать по своей инициативе 2-3 объекта и самостоятельно, но не выходя из круга, атаковать их. В случае появления вражеских истребителей штурмовики принимают боевой порядок обычного "круга". Перестроение занимает при этом всего несколько секунд.

Оперативная пауза в действиях фронта подходила к концу. И так случилось, что к этому времени молодые летчики завершили программу наземной подготовки. Началась сдача зачетов. Их принимали начальники служб полка: по самолетовождению и тактике - испытанные в боях летчики майор А. Заболотный и лейтенант П. Головко; по боевой технике - старший техник-лейтенант П. А. Савенков. Знание района полетов проверял штурман полка майор М. М. Андрунин.

Все флагманские специалисты были строги, но особенно придирчиво экзаменовал молодых летчиков штурман полка. И это естественно. Ведь потеря ориентировки в воздухе, даже временно, в условиях быстротечного маневренного боя, когда линия фронта быстро меняется, чревата серьезными последствиями. И майор Андрунин "гонял" молодежь по большой "немой" карте, как говорят, "до седьмого пота". Он требовал, чтобы летчики знали на память все названия населенных пунктов, все характерные линейные и площадные ориентиры.

- Вы летите в сложных метеорологических условиях при ограниченной видимости, как опознать вот этот населенный пункт? - спрашивает Андрунин младшего лейтенанта Маракулина.

- Здесь Днестр имеет характерный изгиб, рядом проходит железная дорога, сам населенный пункт имеет особую конфигурацию, вытянутую с севера на юг, - отвечает летчик.

- Правильно, - говорит проверяющий.

Маракулин называет на память расположенные на маршрутах полетов штурмовиков десять основных населенных пунктов со всеми их отличительными ориентирами.

Лейтенант Рыбак отвечает на вопрос о характерных особенностях района предстоящих боевых полетов, лейтенант Одноценов показывает по "немой" карте запасные аэродромы и называет характерные признаки каждого.

В ходе зачетов повторяются все возможные варианты восстановления ориентировки, способы быстрейшего выхода на цель и т. д.

Штурман полка доволен ответами сдающих зачеты.

- Видно, что ребята не теряли зря времени, потрудились немало и в воздухе не подведут эскадрилью, - резюмирует он итоги зачета.

По всем предметам экзамены были сданы на "хорошо" и "отлично". Молодые летчики облегченно вздохнули - гора с плеч свалилась.

В ранний, предутренний час 28 июля 1944 года ожил полевой аэродром. Могучие моторы штурмовиков разогнали степную тишину. Начались полеты. Хотя они носят учебно-тренировочный характер и вначале отрабатывается лишь техника пилотирования, пушки и пулеметы на всех "илах" заряжены и пристреляны, бензобаки полностью заправлены горючим. Во фронтовой обстановке иначе нельзя: не раз бывало, что летчик уходит на выполнение учебного задания, а приходится в воздухе вести бой с реальным и безжалостным противником. Высокая бдительность, осмотрительность от взлета до посадки - это требование было предъявлено каждому участнику учебно-тренировочных полетов.

Первое упражнение (взлет - полет по кругу - посадка) почти все летчики выполнили хорошо. Особенно умело действовали молодые лейтенанты Иван Примакин и Герман Одноценов. Не шли дела лишь у сержанта Алексея Логвиненко. Ему никак не удавалось выдержать точно направление при взлете. Да и приземление он производил то с перелетом, то под углом к посадочному знаку. Объяснялось это тем, что в училище сержант некоторое время летал на истребителях, на которых взлет и посадка имеют свои особенности. Зато при выполнении стрельб по наземным и воздушным мишеням Логвиненко шел впереди всех своих товарищей.

Руководящему составу эскадрильи пришлось немало поработать, чтобы показом и рассказом помочь молодым летчикам избавиться от недостатков, закрепить и развить все лучшее, чего они достигли в летной практике. Страстное желание

молодых летчиков скорее овладеть штурмовиком, войти в строй, чтобы внести свою долю ратного труда в дело разгрома немецко-фашистских захватчиков, способствовало ускоренному прохождению программы. И, как всегда, коммунисты и комсомольцы показывали пример в учебе и службе, помогали товарищам преодолеть трудности. Благодаря этому все молодые летчики были досрочно допущены к самостоятельным полетам, а лейтенанты Иван Примакин и Герман Одноценов, уже имевшие опыт боевых вылетов на По-2, - назначены командирами звеньев. Через несколько дней, 2 августа 1944 года, вся молодёжь участвовала в боевом полете. Эскадрилья летела на задание в полном составе. Впереди шли бывалые воины, ведомыми молодые летчики. И хотя в этот раз наши штурмовики находились над целью недолго и встреч с вражескими истребителями не было, впечатление у молодежи от полета было огромное. Действовали они над полем боя, особенно Логвиненко, Рыбак, Самойлов, Маракулин, решительно и без ошибок. Естественно, что после посадки на аэродром летчики ходили радостные, возбужденные, делились друг с другом впечатлениями, рассказывали, кто как сбросил бомбы, кто как стрелял, как видел пораженные цели. Это приподнятое настроение молодежи передалось всему личному составу. ....

Первый вылет молодежи на задание совпал с приездом на аэродром артистов из Одессы, в освобождении которой полк принимал активное участие, и с сообщением по московскому радио Указа Президиума Верховного Совета Союза ССР о присвоении звания Героя Советского Союза большой группе советских летчиков, среди которых были фамилии Петра Зубко, Александра Кобелева и автора этой книги. Успешно выполнив свой первый боевой полет, молодежь, как бы приняла от бывалых воинов эстафету мужества, мастерства, настойчивости в решении боевых заданий командования. Это мастерство родилось в ходе напряженной учебы, получило проверку в первом боевом полете. Ему предстояло расти, закаляться и совершенствоваться в предстоящих жестоких боях, которые приближались с каждым днем.

Началось...

День 20 августа 1944 года надолго запомнился всему личному составу 951-го штурмового авиационного полка и его 2-й эскадрильи. Как только солнце поднялось и разогнало предутренний туман, полк был выстроен на окраине аэродрома. Из штаба вынесли святыню части - боевое Красное знамя. Легкий ветер развевал его, и золотом на кумаче горели слова "За нашу Советскую Родину!". Знамя нес командир 1-й эскадрильи Герой

Советского Союза майор Петр Зубко. Строй замер по команде "Под Знамя, смирно!". В торжественной тишине раздались слова заместителя командира полка по политической части майора П. И. Иванова: - Товарищи! Сегодня у нас торжественный день - войска Третьего Украинского фронта совместно со Вторым Украинским фронтом перешли в решительное наступление, чтобы разгромить немецко-фашистские войска в Молдавии, Румынии, Болгарии. В наступательных действиях участвует и наш полк. Умножим славу нашей Советской Армии, будем беспощадно громить врага с воздуха, с честью выполним свой воинский и интернациональный долг!

Первый день наступления всегда самый волнующий. И у бывалых воинов, не говоря уже о молодежи, усиленно бьется сердце. Все готово к вылету. На командном пункте и в экипажах единое нетерпеливое желание - скорее в полет. Уже известно, что наши наземные части прорвали глубоко эшелонированную оборону противника и продвигаются в юго-западном направлении. Задача полка и эскадрильи - по первому сигналу вылететь туда, где пехота встретит наиболее упорное сопротивление, и ударами с воздуха помочь ей сломить врага. По "готовности No 1" экипажи не отходят от самолетов. Все машины полностью заправлены горючим, наготове вооружение.

Первое боевое задание сформулировано коротко: "Штурмовикам в районе деревни Манзырь уничтожить артиллерийские и минометные батареи и танковый заслон противника, мешающие продвижению наших войск". Вышестоящий штаб предупредил, что над полем боя стоит сильная дымка, видимость ограниченная, особенно с восточной стороны.

Как в такой метеообстановке быстрее отыскать цели и лучше нанести по ним удар?

Кто-то из летчиков подсказал:

- Выгоднее начать поиск батарей и танков не как обычно, заходя со стороны наших войск, а с территории, занятой противником, с его тыла, где погода несколько лучше.

Предложение летчика было учтено при разработке плана удара, в частности маршрута полета к цели и выбора контрольных ориентиров для выхода на нее.

Прозвучала команда "По самолетам!". Прошли считанные минуты, и вся эскадрилья в боевом порядке шестерок, построенных в правый пеленг, летела к цели. В расчетное время "илы" вышли на заранее намеченный ориентир и с тыла атаковали артиллерийские позиции врага, расположенные на южной окраине деревни Манзырь. Атака была совершенно

неожиданной для гитлеровцев. Лишь на втором заходе вражеские зенитчики спохватились и повели яростный огонь. Чтобы сбить им прицел, эскадрилья быстро перестроилась и приняла боевой порядок "правый круг" из одиночных самолетов.

Вторая атака оказалась такой же успешной, как и первая. С воздуха было видно, как беспорядочно металась около своих орудий прислуга. Убегая от бомб, фашистские артиллеристы, как правило, попадали под пулеметно-пушечный огонь штурмовиков. Над позициями врага стоял сплошной дым от рвущихся боеприпасов. Он мешал летчикам точно прицеливаться. Некоторые начали было в поисках целей снижаться до бреющего полета. Пришлось предупредить по радио, что такой риск не нужен, он ведет лишь к неоправданным потерям. Очень хорошо действовали над полем боя наши "юнцы" Алексей Логвиненко и Михаил Рыбак. Они атаковали врага расчетливо, хладнокровно, точно. Даже не верилось, что удар наносят не умудренные опытом воины.

Сброшены последние бомбы. В снарядных ящиках остался только неприкосновенный запас патронов на случай встречи с истребителями противника. Эскадрилья уходит от цели. На смену уже пришла другая группа штурмовиков.

Итоги боевого вылета радовали. Все летчики, в том числе и молодые, успешно справились с первой серьезной боевой задачей. В условиях плохой видимости в районе цели и сильного зенитного огня они умело атаковывали цели, совершали, хотя и не без ошибок, соответствующий противозенитный маневр.

Особенно уверенно и хорошо действовал комсомолец Павел Маракулин. Молодой летчик в боевом вылете строго выдерживал заданные дистанции и интервалы как при полете по маршруту, так и в районе цели, своевременно выполнял все команды ведущего. Строгое выдерживание курса при прицеливании обеспечило точное попадание бомб на позицию фашистской батареи. Успехи младшего лейтенанта отметил сам командир полка перед строем личного состава. Товарищи тепло поздравили Маракулина с первым поощрением за боевой вылет, комсомольцы посвятили ему специальный боевой листок.

При подведении итогов полета говорили, разумеется, не только об успехах. Детальному разбору были подвергнуты все просчеты и ошибки, допущенные некоторыми летчиками. В частности, младшему лейтенанту Погудину было указано на недостаточную осмотрительность при выруливании на старт. Его "ил" попал колесом в яму и чуть не поломал шасси. Личный состав эскадрильи буквально на руках вынес машину на ровное место. На старте, ожидая очереди на взлет, Погудин резко убрал

газ, и на его самолете заглох двигатель. Хорошо, что техники быстро доставили баллон со сжатым воздухом, помогли запустить мотор, и время взлета было выдержано, Естественно, что летчика научили правильно выруливать на старт, грамотно эксплуатировать мотор перед взлетом. В дальнейшем Погудин никогда не повторял подобных ошибок.

В конце дня на аэродроме было получено сообщение, что удары штурмовиков в первый день наступления помогли нашей пехоте быстро преодолеть упорное сопротивление противника и прорвать его глубоко эшелонированную оборону на правом берегу Днестра. За это летчики получили благодарность от командования наземных войск. Но радость победы была омрачена тяжелой утратой: в тот же день, 20 августа 1944 года, погиб Герой Советского Союза майор Петр Наумович Зубко, которого все летчики еще утром видели со святыней части - полковым Знаменем.

Группа, которую вел в бой майор Зубко, тоже действовала по танкам, артиллерийским и минометным батареям, расположенным в районе деревни Манзырь. Обнаружив цели, ведущий скомандовал по радио: "За мной в атаку" и первым ввел штурмовик в пикирование. Летчики последовали примеру командира. Бомбы ложились точно, сметая с лица земли вражеские орудия, пулеметы. Гитлеровцы мобилизовали все огневые средства для отражения атаки с воздуха. По штурмовикам стреляли из зенитных орудий и пулеметов, ручных пулеметов и даже из минометов. Но этот огневой шквал не испугал Петра Зубко и его ведомых. Они снова и снова наносили по врагу точные удары. Во время очередной атаки в самолет ведущего попал зенитный снаряд. Штурмовик загорелся. Летчик попытался сбить пламя, пикируя до самой земли, не прекращая при этом вести огонь по гитлеровцам. К сожалению, сбить пламя не удалось. Огонь разгорелся, охватил кабину. Можно было отвернуть в сторону и посадить горящий самолет. Но это означало неизбежный плен. Петр Зубко избрал другое решение. Он направил свой охваченный пламенем "ил" прямо на батарею шестиствольных минометов и таранным ударом уничтожил ее вместе с расчетом.

Так геройски погиб Герой Советского Союза Петр Наумович Зубко, любимец всего полка.

Молодые летчики эскадрильи попросили рассказать о П. Н. Зубко. Я поведал им все, что знал об этом замечательном летчике-коммунисте, призвал их служить Родине так, как служил Петр Зубко.

Цель - переправы

В любом учебнике по тактике авиации можно прочесть, что поражение с воздуха переправ через водные рубежи является одной из наиболее сложных задач. Мосты - цель узкая, попасть в нее очень трудно, а падение бомб в районе цели эффекта не приносит. Добиться же прямого попадания мешают мощные средства ПВО, которые всегда прикрывают переправы.

Именно разрушение переправ стало основной задачей 2-й эскадрильи 951-го штурмового авиаполка в период Ясско-Кишиневской операции. Противник, стремясь вырваться из окружения, стал отводить свои войска за р. Прут. Ударами по переправам немецко-фашистских войск надо было не дать врагу возможности вырваться из окружения. Конечно, эти удары наносили и многие другие части бомбардировочной, штурмовой и истребительной авиации 2-го и 3-го Украинских фронтов.

Первый вылет 2-я эскадрилья совершила 22 августа. Цель - переправа в районе города Леово, являвшегося в то время ключевым опорным пунктом противника на р. Прут. Эскадрилья летела в колонне шестерок в правом пеленге пар. Это обеспечивало надежное огневое взаимодействие в группах на случай встречи с воздушным противником. Над целью замыкающим парам в шестерках ставилась задача подавлять и уничтожать зенитные окневые точки противника. Полет происходил над пересеченной местностью, профиль его менялся. Прижимаясь к земле, штурмовики скрытно приблизились к объекту атаки, избегнув встреч с вражескими истребителями. Это было очень важно, ибо истребительного прикрытия эскадрилья не имела.

Первую атаку удалось выполнить, практически не встретив серьезного противодействия ни зенитных средств, ни истребителей. Это несколько притупило бдительность летчиков и воздушных стрелков. Они все внимание сконцентрировали на бомбометании по переправе и обстреле врага из пулеметов. Пришлось предупредить экипажи, чтобы они вели себя осмотрительнее. Предупреждение оказалось своевременным. Буквально через две минуты воздушный стрелок ведущей машины доложил, что четверка истребителей противника приближается к переправе.

Летчикам дана команда: - "Орлы", "Орлы", сократить дистанцию, быть внимательнее. В воздухе истребители противника!

Боевой порядок "левый круг" самолетов тут же стал более сомкнутым. Летчики изготовились к встрече с воздушным противником, но их главное внимание по-прежнему приковывала переправа. Уже сделано по четыре захода, а она, как

завороженная, цела и невредима. Наши бомбы рвались рядом, поднимая фонтаны воды. Но ни одна "сотка" прямо в цель не попала. На самолетах группы почти не осталось бомб. Ввел свой "ил" в пике, чтобы сбросить последнюю "сотку" Иван Примакин. В это же мгновение на его штурмовик напал "мессершмитт". Воздушный стрелок "ила" встретил врага длинной очередью крупнокалиберного пулемета. Примакин прицелился очень тщательно. Сброшенная им бомба легла исключительно точно. После ее взрыва вниз по реке поплыли понтоны, доски. Наконец-то удалось "расколдовать" эту переправу.

Задание выполнено, можно возвращаться на свой аэродром. Следует перестроить боевой порядок группы, но делать это рискованно - вражеские истребители висят над эскадрильей. Летчики, используя опыт подобных боев, отходят от цели, не изменяя прежнего боевого порядка "круг", а лишь растянув его в "эллипс". Чтобы быстрее оторваться от истребителей, ведущий подал по радио команду: "Перейти на малую высоту!" Теперь фашистские зенитчики уже не опасны - штурмовики вышли из зоны их огня и стали активнее обороняться от истребителей. Дружным огнем воздушные стрелки и летчики один "мессершмитт" подбили. Оставшиеся стали атаковать с опаской. Последовала команда перестроиться в колонну. Все летчики быстро и точно выполнили маневр. Вскоре "илы" уже шли в колонне двух шестерок и на бреющем полете, используя для маскировок леса и лощины, легко оторвались от истребителей. Право первым совершить посадку было предоставлено лейтенанту Гладких, так как во время боя воздушный стрелок его самолета сержант Георгий Лисицин был ранен в голову и плечо. После оказания ему первой помощи сержант долго упрашивал, чтобы его не отправляли в госпиталь, а оставили в эскадрилье.

По заведенному правилу в эскадрилье был проведен тщательный разбор и этого полета - разборы были одной из действенных форм учебы, быстрой передачи опыта и предупреждения ошибок. Отметив положительное, выступавшие подвергли товарищеской критике летчиков Одноценова и Погудина. На самолете Одноценова оказался разорванным ствол правой пушки. Летчик старался уверить старшего техника эскадрильи по вооружению Данилу Олифиренко, что это результат попадания в ствол зенитного снаряда противника.

- На войне, конечно, всякое бывает, - ответил ему Олифиренко. - Но случая, о котором вы докладываете, в этом полете не было. Ствол разорвало потому, что при стрельбе вы перегрели пушку. Вот даже следы окалины остались.

Примерно такого же характера ошибку допустил и летчик

Погудин. Он настолько форсировал двигатель в полете, что сжег все горючее и после приземления не смог дорулить до стоянки-капонира. Из критики, которой подверглись на разборе, а затем и в боевом листке лейтенанты Одноценов и Погудин, сделали выводы и остальные летчики. Все стали внимательнее относиться к эксплуатации техники в воздухе, старались точнее соблюдать требования инструкции.

Пока шел разбор, техники, механики, мотористы и оружейники успели закончить подготовку самолетов к предстоящему на следующее утро боевому вылету. Это оказалось очень кстати. В эскадрилью неожиданно приехал командир полка. Он сообщил, что гитлеровцы снова навели переправы севернее города Леово. Нужно разбить их, чтобы враг не смог вывести свои части из окружения и уйти на западный берег Прута.

- Сейчас дорога каждая минута. Поэтому вылетать нужно немедленно. Чем скорее мы разобьем вновь наведенные переправы, тем больше гитлеровцев останется в кишиневском "котле", - закончил командир полка.

Задача была предельно ясна. Смущал лишь один вопрос: как молодежь, ни разу не летавшая на Ил-2, в темное время суток справится с полетом на обратном пути, когда наступит полная темнота, и особенно с посадкой. Ведь выполнять ее придется не на стационарном, а на полевом аэродроме, не имеющем никакого оборудования для ночной посадки. Командир полка, видимо, предвидел эти вопросы. Он сообщил, что на аэродроме будут разложены костры в форме буквы "Т", которые послужат ориентиром для привода самолетов на свой аэродром и осветят место приземления. Кроме старых, бывалых летчиков, в боевой полет пошли в качестве ведомых Иван Примакин, Герман Одноценов и Михаил Рыбак - наиболее подготовленные летчики из всего молодого пополнения, которое прибыло в полк.

Быстрый вылет позволил еще засветло долететь до города Леово, севернее которого были обнаружены две новые переправы. Одну - северную - уже "обрабатывала" группа штурмовиков соседнего полка. Удары "илы" наносили из боевого порядка "левый круг" одиночных самолетов. Ведущий, оценив обстановку, подал по радио команду приготовиться к атаке южной переправы и перевел свой самолет в крутое планирование. Не успела группа закончить первую атаку, которая выполнялась под углом 25-30° с высоты 800 метров, как переправа исчезла. Что такое? Ведь прямых попаданий не было. Некоторые летчики не успели сбросить даже по одной бомбе.

Быстрее всех нашел ответ заместитель командира эскадрильи Головко.

- Немцы развели переправу, - доложил он ведущему.

Действительно, при внимательном просмотре берегов можно было без труда обнаружить приткнувшиеся к ним покрытые деревянным настилом понтоны. Сразу ведомым последовал приказ: - Наносить удар по понтонам, уничтожать только что переправившуюся технику.

Вспомнился случай с атакой немецкой переправы в нижнем течении Днепра. Нам, группе штурмовиков, вылетавших для удара, точно указали место, где наведен мост. Однако никаких его признаков обнаружить не удалось. Внимание ведущего привлекли два черных пятна посредине реки. Снизившись, он установил, что это ползут, прямо по воде, немецкие танки.

"Что за чертовщина? - подумал ведущий. - Неужели такие крупные амфибии появились?" Тщательно прицелившись, он сбросил две 100-килограммовые бомбы. После их взрыва танки медленно погрузились в воду, а на поверхность реки всплыли остатки понтонов, бревна, доски. Стало ясно, что немцы в целях маскировки просто притопили понтонный мост...

"Илы" вновь пошли в атаку. Гитлеровцы до предела усилили зенитный огонь. Шапки разрывов возникали впереди, сзади, слева, справа от самолетов. Но ни один летчик не отвернул от цели. Вскоре по воде поплыли разбитые понтоны, на земле горели танки и автомашины.

Боеприпасы подходили к концу. Быстро приближалась темнота. Пора домой. И как раз в это время "помощник по ПВО" стрелок Миньков доложил: - Товарищ командир, сверху сзади два истребителя противника. Ведущий передал по радио ведомым: - Истребители противника! Сократите дистанции, будьте внимательны! Переходим на бреющий, идем домой...

"Мессершмитты" ринулись на чуть приотставший штурмовик Германа Одноценова. Не сразу увидел противника летчик. Прозевал опасность и воздушный стрелок, увлекшийся стрельбой по наземным целям. На выручку зазевавшемуся экипажу пришлось идти ведущему группы. Резко развернув самолет в сторону противника, он прервал их атаку. В дальнейшем летчики и воздушные стрелки были уже настороже и довольно легко пресекали все попытки врага атаковать группу.

Штурмовики летели на восток, где уже наступала ночь. Было видно, как из патрубков двигателей вылетали огненные выхлопы. Но вот на темной земле показались яркие желтые пятна. Это были костры, зажженные на аэродроме. Они были выложены в форме буквы "Т". Самолеты начали заходить на посадку. Немало поволновались в эти минуты и те, кто находился в воздухе, и те, кто встречал "илы" на земле. К счастью, первый ночной вылет

эскадрильи прошел успешно. Все летчики, в том числе молодежь, хорошо произвели посадку. Экзамен был выдержан с честью...

Нанося перед боевым вылетом на свои карты обстановку на фронте, летчики видели, как стремительно наступали советские войска. Линия фронта с каждым днем отодвигалась все дальше на запад. Многие населенные пункты, за которые цеплялись гитлеровцы и где их сегодня штурмовали с воздуха, завтра оказывались уже довольно глубоко в тылу. Скромно, по-фронтовому отметила эскадрилья освобождение Кишинева, занятие Ясс, позади остался Днестр. Но боевая нагрузка штурмовиков не снизилась. Нужно было, как и прежде, активно помогать нашей славной пехоте добивать остатки немецко-фашистской группировки "Южная Украина". Успешно выполнив задания по разрушению вражеских переправ, 2-я эскадрилья вновь перенесла свои действия "на сушу". Скопления вражеских войск в населенных пунктах, лесах, горах и на дорогах, их танки, артиллерия и минометы на поле боя опять стали основными объектами ударов штурмовиков.

Воздушные разведчики, возглавляемые командиром эскадрильи капитаном Якубовским, доложили, что около населенного пункта Кайнари движется большая колонна немцев. Эскадрилье уже не раз приходилось летать по "адресам", которые давали воздушные разведчики, и надо сказать, что они никогда не ошибались в определении характера и места целей.

Однако, пока разведдонесение от корпуса дошло в виде боевой задачи до эскадрильи, прошло некоторое время. Вражеская колонна, естественно, находилась уже не там, где ее обнаружили воздушные разведчики. Предстояло отыскать колонну на местности, изобилующей глубокими оврагами и лощинами, среди садов и виноградников. Осложняла поиск сильная дымка, о которой сообщали разведчики.

Для удара по колонне была выделена группа штурмовиков. Ее повел в бой заместитель командира эскадрильи Павел Головко. Чтобы добиться внезапности первого удара, ведущий сразу после взлета и сбора уменьшил высоту. Близ железнодорожной станции Раздельная штурмовиков встретили истребители прикрытия. Они уже знали о замысле Головко и тоже снизились до бреющего полета, заняв свое место в общем боевом порядке. Он выглядел так: "илы" следовали в строю правого пеленга звеньев, разомкнутых в глубину на дистанцию 250-300 метров и с интервалом 25-50 метров. Пары истребителей летели на флангах, имея превышение над "илами" в 25-50 метров, а интервал 100-150 метров. Такой боевой порядок обеспечивал штурмовикам и истребителям свободу маневра на маршруте, внезапный выход на

цель и ее атаку. Недостаток такого боевого порядка состоял в том, что при полете на малой высоте отыскать маскирующуюся в складках пересеченной местности колонну было очень трудно. Ведущий знал об этом, но увеличивать высоту не стал, чтобы не дать врагу первому обнаружить советские самолеты.

Миновав линию фронта, группа вышла в район цели. Но ни один летчик пока не докладывал о том, что он обнаружил колонну, хотя по всем расчетам она уже должна была находиться под самолетами. Врага обнаружили в глубокой долине, когда штурмовики пересекли возвышенность, закрывающую долину с востока. Фашисты были уверены, что при такой дымке советская авиация не обнаружит колонну, и продолжали движение в западном направлении. Оценив обстановку, ведущий подал команду: - Атаку начинаем с головы колонны.

Набрав 350-400 метров высоты, Головко первым перевел свой самолет в пикирование, нацеливаясь на головные автомашины. Звенья последовали примеру ведущего. С первого захода летчики реактивными снарядами и огнем пулеметов и пушек подожгли несколько автомашин, бронетранспортеров и повозок, двигавшихся в голове колонны. Ее движение застопорилось. "Илы" пошли на второй заход, чтобы ударить по врагу бомбами. Фашисты открыли по самолетам мощный огонь. К "илам" потянулись цветные трассы. Специально выделенные экипажи вступили в бой с зенитными огневыми точками врага и часть из них подавили. Выполнив команду "Перевести прицелы в положение для бомбометания", летчики довольно удачно сбросили во втором заходе свой бомбовый груз. Число горящих автомашин и бронетранспортеров, разбитых и перевернутых повозок сразу возросло. За вторым последовал третий и четвертый заходы. После бомбометания "илы" с малой высоты уничтожали боевую технику противника, расстреливали его живую силу. Боевой порядок "круг пар", на увеличенных дистанциях и интервалах друг от друга, позволял каждому летчику самостоятельно выбирать цели и уничтожать их. Истребители прикрытия, подавляя оживавшие зенитные точки врага, помогали штурмовикам громить колонну. Выполнив задание, вся группа благополучно возвратилась на свой аэродром.

На румынской земле

В ходе наступления, начавшегося 20 августа 1944 года, войска 2-го и 3-го Украинских фронтов разгромили под Яссами и Кишиневом крупную группировку немецко-фашистских войск "Южная Украина", полностью освободили Советскую Молдавию и вышли на территорию Румынии. Вместе с полком 2-я эскадрилья активно помогала славной советской пехоте. Многие летчики

успевали совершить за день по нескольку вылетов и в составе больших групп (20-40 самолетов), и эскадрильскими четверками. Группы находились над передним краем обороны противника по 15-20 минут, делая по 4-5 заходов на цель.

Когда сопротивление фашистов было сломлено и началось их преследование, вылеты стали производиться в основном по вызову авиационного представителя, находившегося на командном пункте наземных войск. В этот период штурмовики вынуждены были снизить свою активность, так как аэродром, на котором базировался 951-й полк, оказался далеко в тылу наших наступающих частей - так стремительно они продвигались вперед. Надо было перебазироваться. Вскоре полку назвали и место базирования - восточнее Бухареста.

По-военному недолги сборы летчиков и воздушных стрелков. В назначенный день штурмовики построились над своим старым аэродромом и взяли курс на запад. С волнением шли люди в этот полет. Ведь все летчики впервые пересекали государственную границу. Позади оставалась наша родная, опаленная пожарами сражений земля. Впереди - бои в небе других государств, базирование на новых для нас аэродромах, жизнь в окружении людей, говорящих на других языках, имеющих свои обычаи и привычки.

...Населенный пункт, возле которого раскинулся аэродром, стал местом паломничества крестьян окрестных деревень. Здесь произошло немяло встреч, показавших, что и в Румынии простые люди давно ждали советских воинов-освободителей.

С нового аэродрома эскадрилья совершила немного боевых вылетов. Немецко-фашистские войска, почти не оказывая сопротивления, быстро откатывались на запад. Румыния уже 24 августа вышла из войны на стороне Германии. У летного состава появилась возможность посмотреть окрестности аэродрома, столицу Румынии. Вскоре летчики были в Бухаресте. Вид города, в котором не было боев, озадачил людей. То и дело попадались разрушенные здания, поваленные трамваи. Улицы были засыпаны битым стеклом. Летчикам рассказали, что немецко-фашистская авиация подвергла город варварской бомбардировке только за то, что Румыния вышла из войны на стороне гитлеровской Германии. Остался не поврежденным королевский дворец. В знак того, что король Михай I находился во дворце, над ним развевался флаг. Охранявшие здание рослые солдаты из королевской гвардии лихо приветствовали проходивших мимо советских военнослужащих. "Король", "королева", "королевская гвардия" - странно было нам, советским людям, слышать эти слова.

Передышку в боевой работе личный состав эскадрильи и

всего полка, как обычно, использовал для того, чтобы в первую очередь привести в порядок материальную часть, а затем и свои личные дела. На самолетной стоянке с утра до вечера кипела напряженная трудовая жизнь. Техники, мотористы, механики, вооруженцы заделывали и закрашивали свежие пробоины, смазывали стойки шасси, ремонтировали узлы и агрегаты, проверяли приборы и вооружение. Летчики в это время изучали особенности нового театра военных действий, делились опытом использования оружия штурмовика против наземных целей и воздушного противника.

Совершенствованию тактической подготовки особенно способствовали летно-тактические конференции. Проводились они в масштабе полка, на них развертывались очень интересные и полезные споры, вносилось много ценных предложений. Кстати говоря, никто делегатов на эти конференции не выбирал на них присутствовали все свободные от полетов и нарядов летчики. Не делали на них и длинных докладов. И лучше их называть не конференциями, а товарищескими собеседованиями. Проходили они в самой простой, непринужденной обстановке, часто прямо на аэродроме. Такое тактическое собеседование состоялось в полку и во время базирования под Бухарестом. Выступали командир 3-й эскадрильи Герой Советского Союза майор Александр Кобелев, заместитель командира полка майор Александр Заболотный, представитель 2-й эскадрильи старший лейтенант Павел Головко и другие. Все говорили сжато, конкретно, доходчиво. Во время последних боев некоторые летчики допустили ошибки и в технике пилотирования, и в тактике. Им прямо, по-товарищески указывали на это, требовали активнее использовать опыт передовиков.

С особым вниманием слушал летный состав выступление подполковника А. В. Самохина. С начала и до конца Ясско-Кишиневской операции он находился в боевых порядках наступавших наземных войск и наблюдал за всеми действиями штурмовиков.

- При атаке цели, - говорил подполковник летчикам, - вы почти в любом случае строите "круг" из одиночных самолетов, из пар или звеньев. Спору нет, что этот боевой порядок хороший. Но и он имеет отрицательные стороны. Вы о слабых местах "круга" не думаете, а фашистское авиационное командование, изучая наши боевые порядки, нашло у "круга" слабые стороны и начало использовать их в своих целях. Примеры? Их можно привести немало.

Для того чтобы разбить "круг", истребители ФВ-190 и Ме-109 атакуют "ильюшиных" снизу с внешней стороны в то время, когда

штурмовик выходит из атаки. Почему они начали так действовать? Потому что при развороте штурмовик делает большой крен и находится в таком положении сравнительно длительное время. Летчик и воздушный стрелок не видят, что делается с внешней стороны. Именно этот момент фашистские истребители и используют для удара. Так, в частности, был сбит летчик первой эскадрильи лейтенант Жариков.

- Виноват в гибели Жарикова тот летчик, который следовал за его самолетом, - с места подал реплику лейтенант Воронин. - Ведь он прикрывает впереди летящего. Поэтому "круг" и называется обороноспособным боевым порядком.

- В том-то и дело, что противник выбирает такой момент, когда очередной летчик увлечен атакой цели, а сзади летящий находится на развороте и идет с набором высоты, - пояснил подполковник.

- Выходит, что этот боевой порядок не подходит при атаке цели?

- Нет, этот боевой порядок вполне обороноспособен и очень удобен для атаки цели, применять его и впредь нужно, но не механически, а творчески. При выходе из атаки следует, в частности, делать резкий разворот в сторону впереди летящего самолета, затем сделать обратный крен, просмотреть нижнюю полусферу и лишь после этого снова довернуть в сторону находящегося впереди самолета. И так следует повторить несколько раз до следующей атаки. Это будет одновременно и своеобразным противоистребительным, и в то же время противозенитным маневром.

В подтверждение своих выводов подполковник Самохин привел пример из практики действий 2-й эскадрильи. Группа штурмовиков наносила удар по артиллерийским батареям противника. В этот момент в воздухе находились и немецкие истребители. Поэтому летчики переходили в атаку с таким расчетом, чтобы каждый самолет пикировал на цель несколько правее впереди идущего. Этим обеспечивалась защита задней полусферы самолета ведомого. С внешней стороны истребители врага подойти не могли. После выхода из атаки штурмовики принимали строй "змейки", что позволяло лучше противодействовать противнику и вместе с тем ускорить сбор группы в плотный боевой порядок правый или левый пеленг. Благодаря такой гибкой тактике эскадрилья успешно выполнила задачу и не понесла потерь от атак вражеских истребителей.

- Применять в бою в соответствии с конкретной обстановкой наиболее эффективные тактические приемы, по возможности сводить к минимуму отрицательные качества принятых в

штурмовой авиации боевых порядков - дело чести каждого командира и летчика, - закончил подполковник.

С большим вниманием выслушали летчики выступление командира звена 2-й эскадрильи Ивана Примакина - того самого Примакина, который, придя несколько месяцев назад в полк, очень сетовал на то, что его заставляют снова и снова изучать "наземные науки", которые ему "давно опостылели". Молодой летчик предложил свой вариант применения боевого порядка "круг" из одиночных самолетов, действующих в горно-лесистой местности. Учитывая, что одна сторона такого боевого порядка станет, как правило, проходить по склону горы, в то время как другая - по лощине, Примакин подчеркнул необходимость создания запаса скорости. Это позволит летчику сохранить и в этих условиях заданные дистанции, обеспечивающие взаимодействие экипажей при ударе по наземной цели и при отражении атак истребителей противника.

Совершенствование уже освоенных боевых порядков и тактических приемов, выработка новых, пригодных для действий в горно-лесистой местности, заботили не только командиров полка и эскадрилий, но и рядовых летчиков. Это естественно, ибо все уже знали о том, что полк и эскадрилья скоро развернут боевую работу в условиях сильно пересеченной местности, в Карпатах и на Балканах. Большую помощь командиру полка и командирам эскадрилий в распространении лучшего опыта, в пробуждении творческой инициативы летчиков оказывали партийные организации.

Во 2-й эскадрилье лучшим звеном было признано третье, которым командовал лейтенант Одноценов. В него входили летчики Рыбак, Маракулин и Петраков. Это звено совершило наибольшее количество боевых вылетов. Благодаря самоотверженному труду технического состава, и в первую очередь механиков самолетов комсомольцев старшины Бровкина, сержантов Рахимова и Гизатулина, работавших под руководством техника звена коммуниста Мараховского, материальная часть всегда находилась в готовности к очередному полету и никогда не подводила в бою летный состав. На штурмовиках, в частности лейтенанта Одноценова и младшего лейтенанта Петракова, после выполнения боевых заданий порой бывали крупные повреждения в центроплане, фюзеляже и плоскостях. Но как бы серьезны ни были повреждения, технический состав звена всегда успевял привести самолеты в порядок. Люди работали без отдыха, проявляли чудеса находчивости и настойчивости в преодолении трудностей ремонта боевой техники в полевых условиях. И партийная организация эскадрильи всячески пропагандировала

опыт этого звена, призывала всех авиаторов равняться на передовиков. Популяризацию опыта лучших парторганизация сочетала с критикой нерадивых, сурово осуждала любой случай нарушения дисциплины, правил эксплуатации боевой техники.

Душой всех хороших начинаний и непримиримым противником недостатков был секретарь партийного бюро эскадрильи младший техник-лейтенант Данила Олифиренко. Хороший знаток самолетов, дисциплинированный и инициативный офицер, Олифиренко личным примером увлекал всех коммунистов и комсомольцев на самоотверженное выполнение воинского долга. Партийную работу он вел конкретно, целеустремленно, с учетом тех условий, в которых находилась эскадрилья. Когда эскадрилья приземлилась в районе Бухареста, партийное бюро оперативно провело несколько бесед. Агитаторы рассказали личному составу о прошлом и настоящем Румынии, призвали всех свято блюсти воинскую честь, уважать обычаи местного населения.

Агитаторы знакомили личный состав с жизнью и экономикой стран, временно подпавших под немецкую оккупацию. Они приводили примеры героической борьбы трудящихся Болгарии, Румынии, Югославии с гитлеровскими захватчиками. В ходе бесед о предстоящих боевых операциях особо подчеркивалось, что к отличному выполнению задач, поставленных командованием, воздушных воинов призывает не только их воинский, но и интернациональный долг.

- Мы - воины армии-освободительницы, глубоко проникнутой духом пролетарского интернационализма, - говорил однополчанам один из луаших агитаторов техник Мараховский. - Наша священная обязанность - помочь трудящимся Болгарии, Югославии и других стран навсегда сбросить ярмо фашистского рабства.

Партийное бюро умело использовало для политического и воинского воспитания активную переписку авиаполка с тылом. Ведь находясь за пределами Отчизны, солдаты, сержанты и офицеры своими помыслами, душой и сердцем были с любимой матерью-Родиной, благословившей своих воинов на подвиги во имя свободы, независимости и счастья всех народов Европы. Не проходило дня, чтобы полевая почта не доставляла в эскадрилью весточек из Советского Союза, из его городов и сел. Шли письма от целых коллективов и даже городов, от родных и товарищей по службе и работе. Теплое, задушевное письмо получил полк от трудящихся Кишинева. В боях за освобождение молдавской столицы не так давно принимали участие многие летчики.

Кишиневцы писали: "...Велика наша радость и безгранична

благодарность всем доблестным воинам Советской Армии, снова вернувшим нам нашу свободу. Мы снова обрели счастье жить и творить в великой и единой семье народов Советского Союза. Но мы никогда не забудем и не простим ненавистному врагу всех зверств и издевательств над нашим народом, мы никогда не забудем тысяч повешенных, расстрелянных, замученных дорогих и близких нам людей.

Мы клянемся всю безграничную любовь к Советской Родине и неугасимую ненависть к врагу воплотить в конкретные дела - в творческий труд по быстрейшему восстановлению нашего родного города Кишинева, его разрушенных предприятий, школ, больниц, научных и культурных учреждений. С чувством великой радости и гордости мы следим за вашими боевыми успехами. От всей души желаем вам скорой и окончательной победы над врагом".

Письмо было зачитано всему личному составу, затем его переписали крупными буквами, красочно оформили и повесили на видном месте.

В ответе кишиневцам авиаторы полка поклялись и впредь самоотверженно выполнять свой воинский долг, наращивать и дальше силу ударов по фашистским захватчикам. Переписку с тылом вели летчики, стрелки, механики, мотористы, оружейники, прибористы. Письма в эскадрилью приходили из самых разных мест. И было очень приятно, особенно здесь, на чужой земле, увидеть на конверте штемпель родного города, читать листки, исписанные знакомым дорогим почерком.

Перелеты с одного аэродрома на другой иной раз отрывали полк от полевой почты. Но зато спустя три - четыре дня писем приходило намного больше, чем обычно.

- Прибыла свежая почта, скорей в землянку! - кричал во всю мощь своих легких Павел Маракулин.

И мгновенно эскадрильская землянка заполнялась до отказа. Десятки рук тянулись к столу, где лежали письма.

В этот яркий осенний день больше всех повезло лейтенанту Карташову. Он получил письма сразу и от отца, и от сестры. Правда, отец написал не лично Карташову, а комсоргу эскадрильи и, поблагодарив за сообщение об успехах сына, сообщал о своих успехах на трудовом фронте. Сестренка писала, что ходит в школу, ждет, когда брат после победы вернется домой.

- И когда только она научилась писать? Уходил служить в армию, она еще как следует и говорить-то не могла... - удивлялся лейтенант.

Один из лучших летчиков части - Павел Головко,

награжденный несколькими орденами и представленный к званию Героя Советского Союза, получил письмо от матери с Кубани. Сообщив, что ей помогли отремонтировать дом, мать заканчивала письмо наказом: "Еще крепче бей, сыночек, фашистских супостатов".

Много писем было получено и прочитано в этот день. Писем простых, задушевных, от которых веяло теплом родной земли, лаской матери, любовью невесты, заботами отца. В них выражались думы и чаяния всего нашего народа - его единое стремление и пожелание быстрее разгромить врага, начать мирную жизнь.

Из Уфы в этот раз пришло в эскадрилью и несколько писем от девушек. На конвертах после адреса эскадрильи было написано: "Самому храброму воину", "Самому лучшему бойцу". Кому вручить их? Решить возникшую задачу оказалось нелегко. Ведь право получения писем с таким адресом на конверте заслужили многие летчики и техники эскадрильи. Решили вручить их летчикам Ивану Примакину и Павлу Маракулину, а также технику звена Николаю Гришину. Все трое отлично выполняли боевые задания, умело воспитывали подчиненных, заботились о них. Техник звена не только всегда хорошо готовил самолеты к боевым вылетам, но и сам около десяти раз летал в бой в качестве воздушного стрелка. Пулемет Гришин знал в совершенстве, стрелял метко. И летчики любили летать с ним на задания.

Передышка между боями продолжалась всего неделю. Срок короткий, и все же летчики начали скучать по настоящему делу. Тренировочные полеты по маршруту и в районе аэродрома лишь усиливали стремление людей в бой. Каждый старался использовать дни передышки для пополнения знаний. И в этом товарищеская взаимопомощь играла видную роль.

- Вот ты, Николай, рвешься быстрее в бой, - говорил Алексей Логвиненко товарищу. - Это законное желание. И я понимаю твое недовольство затянувшимся перерывом в полетах. А подготовился ли ты как следует к ним, об этом ты себя спросил? Ведь полеты в горах требуют новых знаний и навыков. Это тебе не молдавские степи. Я вот немного летал на Кавказе и имею некоторое представление о том, какие "сюрпризы" ожидают иногда нашего брата в горной местности. Вместо того чтобы "козла" бить, пойдем лучше к нашим метеорологам и попросим их еще раз рассказать, в каких направлениях дуют на Балканах ветры, выясним характер местных туманов. Все это вскоре очень пригодится.

Такое стремление еще и еще раз проверить себя, свое знание района предстоящих полетов, знание особенностей эксплуатации техники при полетах в горах поддерживали и развивали у людей

командир, партийная и комсомольская организации. Знания, приобретенные в период затишья, помогли летному составу успешно преодолеть специфические трудности, с которыми экипажи встретились в первых же боевых вылетах во время начавшегося вскоре наступления.

В один из погожих сентябрьских дней 1944 года в полк прибыли начальник штаба корпуса генерал-майор авиации П. Я. Бурак и командир дивизии полковник А. В. Иванов. Им было поручено вручить правительственные награды воинам, отличившимся при освобождении Советской Молдавии и Румынии. В торжественной обстановке, при развернутом полковом Знамени получали летчики, воздушные стрелки, техники, механики полка боевые награды. Ордена Красного Знамени, Красной Звезды и Отечественной войны I степени были вручены летчикам и техникам 2-й эскадрильи, в том числе молодым воинам Алексею Логвиненко, Михаилу Петракову, Николаю Гришину и Даниле Олифиренко.

Под крылом - Балканы

В эскадрилью пришел очередной номер армейской авиационной газеты "Защитник Отечества". Из него солдаты, сержанты и офицеры узнали, что 5 сентября 1944 года Советское правительство направило Болгарскому правительству ноту об отношениях между СССР и Болгарией. В ноте констатировалось, что Болгарское правительство, прикрываясь флагом нейтралитета, продолжает оказывать прямую помощь Германии против Советского Союза. Советское правительство не может расценивать эту политику Болгарии иначе, как фактическое ведение войны в лагере Германии против Советского Союза.

"В силу этого, - говорилось в ноте, - Советское Правительство не считает дальше возможным сохранять отношения с Болгарией... и заявляет, что не только Болгария находится в состоянии войны с СССР, поскольку на деле она и ранее находилась в состоянии войны с СССР, но и Советский Союз отныне будет находиться в состоянии войны с Болгарией".

Весь личный состав поддержал этот шаг Советского правительства. Люди сразу поняли, что сообщение имеет непосредственное отношение к 3-му Украинскому фронту, к штурмовому полку, входившему в состав этого фронта. Летчики 2-й эскадрильи дали слово образцово выполнять любое задание командования, помочь братскому народу Болгарии освободиться от фашистских угнетателей.

Через четыре дня авиаторы узнали радостную весть: 9 сентября 1944 года в результате всенародного восстания фашистское правительство в Болгарии свергнуто. Образовано

правительство Отечественного фронта, которое разорвало отношения с гитлеровской Германеией и выступило в войне на стороне СССР и его союзников. Перед войсками 3-го Украинского фронта была поставлена задача: быстро выйти на западные границы Болгарии и помочь болгарской революционной армии и народному ополчению разгромить фашистские войска, находившиеся в Греции и Югославии, если они попытаются двинуться в Болгарию для подавления восстания.

Весь фронт двинулся вперед и вошел в Болгарию с суши, с моря и с воздуха. Штурмовики пересекли еще одну государственную границу.

Перелет полка на один из аэродромов Болгарии проходил в очень сложных условиях. В ходе его люди полка еще раз показали свое умение взять от техники даже больше того, на что рассчитывали ее конструкторы. На машинах, не имевших герметических кабин и специального кислородного оборудования, они летели над облаками и горами, поднимались на высоту 5100 метров.

В разрывы облачности экипажи видели, как мощным потоком вливаются в Болгарию советские войска, форсируют Дунай, преодолевают отроги гор. Особое внимание летчиков привлекла знаменитая Плевна, где в 1877 году русские войска совместно с болгарским ополчением разбили турецкую армию. Люди засмотрелись на раскинувшуюся под крылом панораму сложного горного района и невольно растянули боевой порядок. "Правый пеленг" стал больше похож на "острый клин". Ведущему следовало бы предупредить летчиков, чтобы они строже соблюдали строй. Но рука так и не дотянулась до кнопки передатчика противника в воздухе нет, пусть советские авиаторы хотя бы с воздуха посмотрят на места, где сражались их предки!

Осталась позади Плевна. Облака словно белым пологом закрыли землю. Под их толстым слоем лежали Балканские горы, знаменитый Шипкинский перевал, а впереди по курсу - софийская долина, где надо произвести посадку. Но долина также оказалась закрытой облаками. Летчики, чтобы не растеряться в этой сложной обстановке, уменьшили интервалы и дистанции. Боевой порядок эскадрильи сам по себе получился даже более плотным, чем в начале полета по маршруту. Выйти точно на посадку помогла аэродромная радиостанция. По ее указаниям ведущий, а за ним и ведомые в найденное "окно" нырнули под облачность, точно выполнили заход и приземлились на болгарской земле.

Едва летчики успели выбраться из кабин штурмовиков, как сразу же попали в окружение улыбающихся крестьян, пришедших

на аэродром из ближайшего болгарского села. Первым к советским воинам подошел высокий худой старик.

- Брату, брату, - говорил он Герману Одноценову и попытался поцеловать летчику руку.

Одноценов сам обнял крестьянина. Через минуту болгарские крестьяне и советские воины по-братски обнимали друг друга. Радостно светились глаза болгар. Они рассказывали о себе, приглашали в гости, расспрашивали о жизни в Советском Союзе.

- Это российский аэроплан?

- Да, советский, - с гордостью отвечали летчики, а спрашивавший тут же повторял односельчанам ответы: - Советский, советский...

Теплая встреча с болгарами произошла и на командном пункте полка. Тут была уже целая делегация, которая на вышитом полотенце преподнесла командиру полка хлеб-соль. По-военному быстро освоился полк на новом месте. И вот 2-я эскадрилья получила два задания: одно - подготовить шестерку штурмовиков для нанесения удара по железнодорожному мосту и переправе через реку Морава в районе югославского города Ниш, где было обнаружено крупное скопление немецко-фашистских войск; второе - выделить личный состав одного звена для поездки в соседнюю деревню на встречу с местным населением.

Оба задания в эскадрилье восприняли как своего рода поощрение за успешную боевую работу в прошлом. Каждому лестно было открыть боевые действия полка с аэродрома братской страеы, представлять советских людей на встрече с тружениками Болгарии, которой русская армия второй раз помогала избавиться от иностранного ига.

Выполнение второго задания бьмо поручено самому боевому, самому прославленному коллективу эскадрильи - звену Германа Одноценова. Пока Одноценов и его подчиненные собирались в поездку, экипажи шести штурмовиков, возглавляемые командиром второго молодежного звена .Иваном Примакиным, успели подготовиться к вылету на выполнение первого задания. Оно оказалось весьма трудным. От летчиков потребовались большие усилия, чтобы над незнакомой горной местностью точно выйти в район цели. Очень неблагоприятными оказались и условия для удара. Выход из атаки и набор высоты приходилось выполнять в непосредственной опасной близости к горным кряжам. Однако летчики успешно совершили несколько заходов на переправу.

Дальнейшие действия по цели осложнились с появлением в районе атаки четверки истребителей противника. "Мессершмитты" подкарауливали советские самолеты при выходе

их из пикирования, чтобы оттеснить звено штурмовиков к горному хребту. Это был хитрый замысел. Над нашими "илами" все время висела опасность при выходе из атаки врезаться в гору или же, если начать сразу набирать высоту для перелета через горы, подставить себя под пушки "мессершмиттоз".

Ведущий группы лейтенант Иван Примакин понял замысел врага. Поэтому после очередной атаки не повел группу в набор высоты, а перестроил шестерку в оборонительный "круг". Таким образом истребителям противника пришлось менять тактику, принимать невыгодные для себя условия боя. В боевом порядке "круг" "илы" активно отражали атаки истребителей противника и одновременно набирали высоту для перелета через горы.

С каждой минутой бой четырех истребителей с шестеркой штурмовиков принимал все более яростный характер. Воздушному стрелку лейтенанту Гладких удалось повредить один истребитель. Он задымил и удалился на запад. Однако оставшиеся продолжали яростные атаки. Был тяжело ранен воздушный стрелок ведущего самолета старшина Василий Седунов. В фюзеляжах и плоскостях "илов" становилось все больше пробоин.

Экипажи штурмовиков на огонь отвечали огнем. Несмотря на ранение, продолжал отражать вражеские атаки и старшина Седунов. Взаимная помощь и правильная тактика действий позволили группе "илов" вскоре добиться нового успеха. Воздушные стрелки Степан Уфимцев, Александр Корытов и Василий Седунов одновременно выпустили очереди по наиболее нахальному фашистскому истребителю. "Мессершмитт" загорелся, камнем упал на склон горы и взорвался.

Два оставшихся невредимыми истребителя противника предпочли больше не сближаться с "илами". Их атаки носили теперь, пожалуй, демонстративный характер. Группа Примакина набрала высоту, необходимую для перелета через хребет, и вдоль софийской долины при улучшившейся погоде спокойно долетела до своего аэродрома. Здесь уже стояла санитарная машина, чтобы отвезти раненого стрелка. Ведущему по радио было передано распоряжение производить посадку первым.

Трудный полет для удара по железнодорожному мосту и переправе через Мораву закалил и спаял звено. Молодой командир и ведомые им летчики доказали, что звено может самостоятельно выполнять самые сложные задачи.

К вечеру в полк возвратилось звено Одноценова, выполнявшее вторую важную задачу дня. Участников поездки расспрашивали о встрече с жителями деревни не менее дотошно, чем летчиков звена Примакина об ударе по мосту и бое с

"мессершмиттами".

- Встретили нас с радостью и восторгом, как встречают только самых близких, родных, братьев и сыновей, - рассказывал Герман Одноценов. Болгары смотрели на нас, как младший брат на старшего, с гордостью и восхищением. "Одна кровь, одна семья", - говорили жители. У меня пожилая женщина пилотку сняла. Я думаю: "Зачем?" А она пальцы прикладывает к своему лбу, а потом мне на голову показывает. Все смеются, а я никак не пойму, в чем дело. Оказывается, фашисты наболтали им, что у большевиков на лбу изображена красная звезда. Вот она и решила проверить. Закончилась встреча песней "Катюша", мотив которой в Болгарии все хорошо знают.

Этот сентябрьский день оказался, как никакой другой, насыщен событиями. Еще не улеглись разговоры о поездке первого и полете второго звена, как на аэродром прибыли гости - болгарские летчики, сразу примкнувшие к сентябрьскому восстанию. Кстати говоря, познакомились мы с ними несколько раньше, в воздухе, при обстоятельствах, которые едва не привели к воздушному бою. Произошло следующее. Эскадрилья "обрабатывала" скопление немцев на реке Морава. На выходе из атаки летчики увидели приближающиеся к району боя с юго-востока два "Дорнье-215". Бомбардировщиков сопровождали четыре "Мессершмитта-109". Советские штурмовики истребительного прикрытия не имели. Воздушный бой, казалось, неминуем. Стрелки "илов" изготовились к открытию огня. И тут на глазах экипажей штурмовиков произошло из ряда вон выходящее событие. Оба "дорнье" и "мессершмитты" вдруг развернулись в сторону позиций фашистов и начали освобождаться над ними от бомбового груза. Истребители, снизившись, стали обстреливать немцев из пулеметов. Немцы атакуют немцев! Роковая ошибка фашистских летчиков?

Оказалось, никакой ошибки не было. На самолетах, принятых нами за вражеские, вскоре стали видны трехцветные круги - опознавательные знаки болгарской авиации. А эти "дорнье" и "мессершмитты" фашисты бросили на аэродромах, когда впопыхах бежали из Болгарии. Болгарские летчики с восхищением рассматривали советские штурмовики. Они любовно поглаживали броню, интересовались ее прочностью, устойчивостью против 20-миллиметровых пушек, которые были установлены на "мессершмиттах". Болгарским летчикам был показан Ил-2 младшего лейтенанта Петракова. В последнем бою в него попал снаряд 20-миллиметровой бортовой пушки "мессершмитта", но пробить ее смог, оставив лишь вмятину на броне. Болгары цокали языком, поднимали вверх пальцы,

выражая полнейший восторг.

Долго продолжалась товарищеская встреча. Расставаясь, болгарские летчики говорили о том, что они рады сражаться, рука об руку с русскими летчиками против общего врага - ненавистных фашистов.

Наступление советских войск продолжалось. Ломая сопротивление гитлеровцев, наземные части освобождали один город за другим. "...Разгневанная Россия перешагнула свои границы и пошла дальше на запад, писала в те дни армейская газета "Защитник Отечества". - Теперь русские песни звучат над голубым Дунаем, шаги русского солдата гулко разносит болгарская земля, зарницы выстрелов югославских партизан освещают наши позиции. Все дальше и дальше на запад, все ближе и ближе к логову фашистского зверя. Ничто не забыто, ничто не прощено гитлеровским палачам!" Летчики полка горячо стремились помочь с воздуха пехотинцам, танкистам и артиллеристам в борьбе с врагом. Но низкие облака и туманы приковали самолеты к земле.

Так продолжалось несколько дней. Наконец и над аэродромом проглянуло солнышко. Летчики сразу приободрились: должен прийти приказ на боевой вылет. И вот снова оживленно на стоянке самолетов и на командном пункте эскадрильи, как громко называли авиаторы тесную землянку, вырытую на обочине аэродрома. Здесь летчики получали боевые задания, готовились к очередному вылету, получали последние указания на полет, и поэтому землянку никто в эскадрилье не называл иначе, как "КП".

На развернутой карте командир звена лейтенант Одноценов нашел город Ниш, а намного южнее его - железнодорожную магистраль. По ней, как сообщили разведчики, немцы начали переброску своих войск из Греции в Югославию. Звену поручалось "закрыть" эту магистраль для движения ударом по ближайшему тоннелю и разрушением железнодорожного полотна.

Старший начальник ознакомил лейтенанта с последними данными аэрофоторазведки и разведдонесениями, подчеркнул сложность и важность поставленной задачи и выразил уверенность, что звено успешно решит ее. Он сообщил, что четверку штурмовиков будут прикрывать два истребителя Ла-5.

Прошло немного времени, и звено Одноценова было в воздухе. Перелетев невысокий хребет, штурмовики точно в намеченном месте вышли на железную дорогу. Вскоре летчики увидели тоннель. Звено начало маневр. Ведущий еще раз обдумывал, как лучше использовать оружие штурмовиков. Ведь попасть бомбами в тоннель и завалить вход или выход из него

очень сложно. В то же время не хотелось ограничиваться лишь разрушением пути, так как его можно быстро восстановить. В этот момент командир звена заметил на путях железнодорожный эшелон, который на большой скорости мчался к тоннелю. Машинист паровоза, видимо, рассчитывал укрыть в нем эшелон.

Решение созрело мгновенно.

- В атаку! В первую очередь бить по паровозу, - скомандовал Одноценов.

Бомбить эшелон было нельзя, так как группа в этот момент находилась на малой высоте, а времени на ее набор не было. Эшелон мог скрыться в тоннеле. Поэтому в первой атаке, выполненной с ходу, штурмовики применили лишь пулеметно-пушечный огонь и реактивные снаряды.

Звено перешло в пикирование. В ту же секунду с платформ к самолетам потянулись тряссы пуль и снарядов крупнокалиберных пулеметов и автоматических пушек. Черные и белые разрывы снарядов окружили самолет ведущего, по его броне забарабанили о.сколки.

- "Орел-пять"! "Орел-шесть"! Подавите зенитки! - приказал Одноценов, а сам старательно ловил в прицел паровоз.

Михаил Рыбак и Михаил Петраков атаковали зенитные точки. Часть установок врага удалось подавить сразу. Зенитный огонь стал значительно слабее. В ту же минуту ударил из своего оружия по главной цели ведущий и вывел паровоз из строя. Эшелон прокатился по инерции еще немного и остановился. А штурмовикам только это и требовалось.

- Атаковать цель бомбами! - скомандовал ведущий и первым стал набирать требуемую для бомбометания высоту. Ведомые энергично выполнили маневр. Прицелившись, летчики сбросили первые бомбы. Они легли удачно. Два вагона загорелись. Звено начало набирать высоту для следующей атаки. Но выполнять ее не стали - необходимости уже не было. Внизу, в эшелоне, произошел такой силы взрыв, что самолет младшего лейтенанта Петракова, замыкавший строй, был подброшен вверх. Это взорвались в вагонах боеприпасы. Они довершили уничтожение эшелона, разворотили путь.

На самолетах еще оставались боеприпасы. Ведущий решил найти для них цель на шоссе, идущем в том же направлении, что и железная дорога. И как обычно бывает, настойчивым и смелым сопутствует удача. Едва Одноценов вывел звено в район шоссе, как ведомые доложили, что видят автоколонну, двигавшуюся ня север. Быстро перестроившись, группа начала штурмовку. Атака следовала за атакой, и каждый раз на шоссе росло число горящих и опрокинувшихся автомашин врага, трупов гитлеровских солдат

и офицеров.

Это был один из самых удачных вылетов звена в период действий с болгарского аэродрома.

Войска 3-го Украинского фронта в конце сентября начали наступление на белградском направлении и к 10 октября продвинулись почти на 130 километров в сторону столицы Югославии. Чтобы активнее помогать пехотинцам и танкистам, авиационные соединения регулярно меняли места базирования. Так, в начале октября под крыльями штурмовиков 2-й эскадрильи промелькнула еще одна, третья по счету, государственная граница: из Болгарии 951-й полк перелетел в Югославию и приземлился на небольшом островке посреди Дуная.

За годы Великой Отечественной войны много аэродромов пришлось переменить штурмовому полку. Были среди них стационарные и полевые, хорошие и плохие, большие и маленькие. Однако более неудобного места для полетов, чем островок посреди Дуная, казалось, нельзя и придумать. Аэродром представлял собой ограниченных размеров блюдцеобразную площадку, окруженную водой. В дождливые дни вода стояла и на самом летном поле. На левом берегу поднимались горы, и взлет в этом направлении, как и заход на посадку, был затруднен. Даже землянки из-за близких грунтовых вод нельзя было вырыть. Пришлось сооружать шалаш, что менее удобно и надежно. Однако с оперативно-тактической точки зрения лучшего, чем на этом острове, места базирования для штурмовиков нельзя было и придумать.

Все экипажи без напоминаний начальства с первого дня базирования на острове по картам крупного масштаба детально ознакомились с районом полетов, изучили его климатические условия и особенности. Техники и механики проверили и подготовили материальную часть и оружие "илов". Вскоре была получена боевая задача. Эскадрилье предстояло нанести удар по железнодорожной станции Чачак, а также по автомашинам, бронетранспортерам и повозкам, обнаруженным на шоссейной дороге, идущей параллельно железнодорожной линии Чачак - Кралево. Все было готово к полету, а погода, как назло, не улучшалась. Не прекращался еще ночью начавшийся дождь, низко над землей ползли тяжелые облака. Наконец над аэродромом немного посветлело. Дождь почти прекратился. Люди начали нервничать.

- Почему с "капе" не дают ракету на взлет, ведь упускаем хорошую погоду, - горячился лейтенант Примакин.

"Хорошая погода"! Совсем недавно большинство летчиков и близко не подпустили бы к самолетам в такую "хорошую" погоду.

А теперь все готовы к полету, уверены, что справятся с пилотированием штурмовика в сложной метеообстановке. И командир полка знает, что экипажи 2-й эскадрильи способны летать в таких условиях. Поэтому он разрешает взлет, хотя облачность еще висит над аэродромом, закрывает вершины недалекого горного хребта.

Выруливание и взлет с раскисшего аэродрома потребовали от экипажей немалых усилий и находчивости. Поле стало после дождей таким, что самолет нельзя было ни на минуту останавливать на старте, так как он мог застрять в грязи. Но и эта трудность была всеми экипажами преодолена успешно. Взлет прошел организованно и быстро. Ведущие - старший лейтенант Головко и лейтенант Примакин - умело осуществили сбор своих групп и, построив их в боевые порядки, взяли курс на цель.

Погода почти не улучшалась. Вершины гор еле вырисовывались на горизонте, а некоторые и вовсе были закрыты облаками. Чтобы не врезаться в горы, штурмовикам пришлось лететь над облаками, что весьма затрудняло ориентировку. Лишь в районе цели облачность поредела. В голубой дымке показалась небольшая река, а справа от нее хорошо просматривались вершины гор, увенчанные снеговыми шапками. Прошло еще несколько минут, и облачность расступилась. Глубоко внизу под крыльями штурмовиков раскинулась широкая долина. Летчики без труда обнаружили железнодорожную станцию Чачак и тянувшееся рядом с железной дорогой шоссе, забитое автомашинами и повозками. - "Орлы", атака! - скомандовал Головко и ввел свой самолет в пикирование.

Объектом первого удара ведущий избрал железнодорожные эшелоны, которыми была забита вся станция. Фашисты, не ждавшие в такую погоду налета, вначале растерялись и зенитный огонь вели неорганизованно, неприцельно. Хотя облачка разрывов снарядов возникали вблизи штурмовиков, ни один из самолетов не пострадал. Старший лейтенант Головко оценил силу средств противовоздушной обороны станции. Она была не малой, и следовало предполагать, что к моменту второго захода гитлеровцы успеют прийти в себя, и тогда поражения зенитным огнем будут неизбежны. Чтобы предупредить эту опасность, ведущий группы передал по радио лейтенанту Примакину: - Атакуйте своими самолетами зенитные батареи противника.

Командир звена быстро обнаружил одну из батарей и ударил по ней реактивными снарядами. Успешно атаковали другие огневые точки летчики, ведомые Логвиненко. Используя благоприятную обстановку, штурмовики группы Павла Головко поочередно с пикирования сбрасывали бомбы на железнодорожные эшелоны, груженные, как потом выяснилось, танками и самоходно-артиллерийскими установками, боеприпасами, бензином и керосином. Бомбы ложились точно. Один за другим на станции возникали пожары. Вскоре она горела уже вся. Дым поднимался на такую высоту, что проникал в кабины летчиков. А штурмовики все наносили удары. Лишь после четвертого захода, когда эшелоны на станции были полностью разгромлены, ведущий группы передал: - Закончить атаки по станции! Атакуем автомашины на шоссейной дороге.

Стремительным и мощным был удар штурмовиков и по фашистской автоколонне. Летчиков не испугали потянувшиеся к самолетам многочисленные трассы зенитных малокалиберных пушек. Обе группы штурмовиков, снижаясь до бреющего полета, проносились над колонной, поливая ее огнем из пушек и

пулеметов. Густой дым, сквозь который вырывались языки пламени, вскоре закрыл шоссе. Ориентируясь на него, к месту боя подходила новая группа штурмовиков. Это были самолеты 1-й эскадрильи, которой приказали окончательно добить противника.

На свой аэродром штурмовики возвращались при сильном дожде. Полет в такой метеообстановке был хорошим экзаменом для летчиков, проверкой их умения выдерживать заданную высоту и скорость. Особенно были довольны этим полетом комсомольцы Маракулин, Гладких, Логвиненко и Погудин. Впервые попав в такую сложную обстановку, они действовали уверенно и четко, так как уже имели навыки пилотирования по приборам, чему командиры звеньев учили молодежь при каждом удобном случае.

С острова на Дунае полк и 2-я эскадрилья совершили десятки вылетов. Несмотря на неблагоприятные метеорологические условия, штурмовики постоянно держали железнодорожные станции, мосты и переправы противника под мощным огневым воздействием. Большая часть боевых вылетов проходила в сложной воздушной и тактической обстановке. В ходе выполнения заданий закалялась воля летчиков, росло их мастерство. Все они стремились разнообразить тактику действий, совершенствовать приемы использования разнообразного вооружения штурмовика.

Действия авиации по коммуникациям немцев, их живой силе и технике помогали советским войскам ломать сопротивление противника. Уже 20 октября части Советской Армии и взаимодействовавшие с ними соединения югославской Народно-освободительыной армии вступили в столицу Югославии город Белград. Вечером 20 октября все население Белграда вышло приветствовать своих освободителей. Югославские женщины обнимали и целовали советских солдат, как своих сыновей. Белградская наступательная операция была важным этапом в изгнании гитлеровцев с территории Югославии, крупным успехом войск 3-го Украинского фронта и взаимодействовавших с ними частей Народно-освободительной армии Югославии. Они добились его в жестоких, кровопролитных боях. Гитлеровцы пытались всеми силами сдержать наступавших. Врагу был важен буквально каждый день и час для того, чтобы по коммуникации Салоники - Белград вывезти из южной части Югославии, Греции и Албании свои войска, которые могли быть там отрезаны. 17-я воздушная армия и ее 10-й штурмовой авиационный корпус, в состав которого входил полк, оказали наземным войскам фроета и югославской армии эффективную поддержку с воздуха. Бомбо-штурмовыми ударами по железнодорожным эшелонам и

автомобильным колоннам, по укрепленным пунктам, скоплениям живой силы и техники летчики содействовали быстрейшему продвижению советских войск к Белграду и освобождению столицы Югославии.

Удар ... без бомб

Бои за освобождение Белграда и остальной территории Югославии от немецко-фашистских захватчиков были особенно серьезным экзаменом для личного состава 2-й эскадрильи. Из-за того что остальные полки дивизии выполняли другие задачи и еще не перебазировались на территорию Югославии, на 951-й полк легла большая, чем обычно, нагрузка. Надо было, помогая наземным войскам, действовать и за себя, и за товарищей. Наземные части требовали постоянных и эффективных бомбо-штурмовых ударов по узлам сопротивления, артиллерии, минометам и живой силе противника. Между тем метеорологические условия были самые неблагоприятные. Дожди, низкая облачность и туман сокращали видимость до минимума, и каждый полет требовал от экипажей большого напряжения, отваги, находчивости, высокой летной и тактической подготовки, настойчивости в преодолении трудностей.

А трудности начинались уже при взлете. Дело в том, что от непрерывных дождей аэродром полка на острове превратился в сплошное месиво грязи. Даже форсируя мотор, летчик еле-еле отрывал самолет от земли на самой границе аэродрома. Иной раз казалось, что штурмовик вот-вот скатится в Дунай. Не легче было и при посадке. После приземления самолет бежал 50-60 метров, а затем его колеса по матрицы увязали в грязи. Рулить на стоянку было просто невозможно. Самолеты приходилось вытаскивать и буксировать тракторами. Все это огорчало летный состав не потому, что требовало дополнительных усилий, а потому, что в такой напряженный момент приходилось вылетать с меньшей, чем хотелось бы, боевой загрузкой, а иногда вообще без бомб, хотя они в изобилии имелись на аэродроме. А насколько важно было именно в этот период особенно интенсивно воздействовать на врага, показывает такой пример.

Неоднократные попытки наземных частей захватить мост через реку Сава, по которому гитлеровцы отводили свои войска из Белграда, успеха не имели. Мощным огнем враг отбрасывал назад атакующих. Тогда на наблюдательном пункте командира 4-го гвардейского механизированного корпуса, где в это время находился командующий 17-й воздушной армией, был выработан новый план захвата моста. Осуществление его началось с того, что над мостом и близлежащим аэродромом Земун появились штурмовики, прикрываемые истребителями. Они "повисли" над

позициями гитлеровцев и начали методично "обрабатывать" их. Им удалось подавить артиллерию и минометы, прижать к земле живую силу врага. Этот момент использовали советские воины. Колонна наших танков и мотопехоты на полном ходу ворвалась на мост, проскочила его и через несколько минут завязала бой на окраине города Земун. Мост был захвачен. Это помогло завершить разгром белградской группы фашистов и ускорило дальнейшее наступление частей фронта и югославских войск.

Начали выполнение этой задачи летчики 2-й эскадрильи - в октябре 1944 года она была наиболее укомплектована личным составом и техникой. В заданное время все экипажи находились на местах. Так как аэродром был в прескверном состоянии, бомб брать не пришлось. Даже с неполной боевой загрузкой "илы" еле отрывались от раскисшей взлетной полосы. Все же взлет прошел благополучно. Над целью - артиллерийскими и минометными батареями врага, прикрывавшими мост и районы переправы, - эскадрилья появилась точно в заданное время и в полном составе. Первые же атаки штурмовиков заставили расчеты артиллерийских и минометных батарей, которые вели обстрел наших наземных войск, спрятаться в укрытия. Чтобы подольше держать гитлеровцев в страхе, огонь экипажи вели через одного.

Группа сделала четыре, пять, шесть, семь, восемь заходов. Даже при стрельбе через одного за столько атак был израсходован весь боезапас. А командующий воздушной армией требовал продолжать атаки дальше. И снова "илы" с ревом пикировали на позиции врага, чтобы задержать гитлеровцев в укрытиях.

Более получаса "висит" эскадрилья над целью. Боеприпасы на штурмовиках уже кончились, но они вновь пикируют на цель. Летчики выводят "илы" над головами фашистов, оглушая их ревом моторов. Но ведь враг может понять, почему на его позициях не рвутся бомбы и снаряды. Однако группа продолжает атаки, так как команды, разрешающей уход от цели, все нет и нет. Стрелки докладывают, что и у них кончились патроны. В голове ведущего промелькнула тревожная мысль: а что, если сейчас нападут фашистские истребители? Успокоило то, что выше летала четверка краснозвездных "яков" Николая Скоморохова. Друзья-истребители всегда надежно защищали "илы" от атак с воздуха. Они сами погибнут, но не позволят врагу прорваться к охраняемым бомбардировщикам или штурмовикам.

Эскадрилья выполнила еще одну атаку... без бомб и снарядов, и в этот момент в наушниках ведущего группы послышался наконец голос командующего воздушной армией: - "Орлы"! "Орлы"! Возвращайтесь домой. За отличную работу объявляю благодарность.

Штурмовики начали отход от цели. И в этот момент Николай Скоморохов предупредил: - Будьте внимательны, появились немецкие истребители.

Группа еще уменьшила высоту полета. Лесные массивы и пересеченная местность позволяют маскироваться от глаз врага. Но основная надежда - на Николая Скоморохова и его ведомых. Штурмовики знают: они не подведут. Уже видно, что истребители разделились на две пары. Одна пошла с "илами", а другая связала "мессершмитты" боем и отсекла им путь к штурмовикам.

Вся эскадрилья благополучно возвратилась на свой аэродром, прикрываемая двумя нашими истребителями. Вторая же пара еще вела бой с четверкой "мессершмиттов". Гитлеровцам, видимо, сообщили, что наши истребители уже длительное время находятся в воздухе, следовательно, горючего у них осталось в обрез. Поэтому "мессершмитты" устроили воздушную "карусель". Расчет врага был прост: если не удастся сбить советские самолеты огнем, то они в конце концов сами попадают на землю, так как кончится горючее. Этот замысел Скоморохов разгадал сразу и поэтому с первой же секунды активно повел бой. После его очередной атаки один из фашистских истребителей был сбит. Остальные гитлеровские летчики решили не искушать судьбу и сами вышли из боя. Таким образом, все четыре советских истребителя благополучно прилетели на свой аэродром. Правда, паре Скоморохова зарулить на стоянку не удалось - не хватило горючего.

Необычная цель

Отступая, немецко-фашистские войска стремились предать огню и разрушению все, что только возможно было сжечь и разрушить. Гитлеровские варвары уничтожали города и деревни, железнодорожные станции и мосты. Чтобы приостановить или хотя бы замедлить наступление Советской Армии и частей Народно-освободительной ярмии Югославии, фашисты разрушали также и пути сообщения. Для этой цели они применили специальный поезд-путеразрушитель, который выводит из строя рельсы, полотно, шпалы, мосты.

Такой путеразрушитель 951-му полку довелось уже встретить в период боев за освобождение Советской Украины. Уничтожить его поручили тогда 2-й эскадрилье. Летчики подразделения успешно выполнили эту задачу. И вот снова в полку получено сообщение о появлении на станции Митровица, расположенной на железнодорожной магистрали Белград - Загреб, необычного поезда, состоящего из четырех пульмановских вагонов, оборудованных какими-то сложными техническими приспособлениями, и открытой платформы с зенитными пушками

и пулеметами. Это сообщение югославских партизан было проверено и уточнено. По дополнительным данным удалось установить, что необычный поезд и есть путеразрушитель.

Командир полка, учитывая, что 2-я эскадрилья имеет опыт поиска и уничтожения подобных целей, и на этот раз атаку путеразрушителя поручил летчикам подразделения. Можно было предполагать, что днем поезд отстаивается где-либо на глухом полустанке, а с наступлением темноты начинает действовать. После сообщения партизан прошли сутки. Следовательно, станцию Митровица следовало принимать лишь как отправную точку для поиска. Было разработано несколько вариантов поиска путеразрушителя и удара по нему. Заместитель командира эскадрильи Павел Головко побывал у истребителей и договорился с выделенным для прикрытия группы звеном старшего лейтенанта Кирилюка о формах взаимодействия, боевом порядке на маршруте и в районе цели.

Взлетать решили парами, хотя при сыром грунте такой взлет сложнее, чем одиночный. Сбор эскадрильи в боевой порядок "колонна шестерок", как наиболее маневренный для полета по маршруту и удобный для осуществления маневра над целью, производить сразу после взлета над аэродромом на высоте 300 метров, так как такая высота сбора и полета по маршруту дает возможность внезапно "проскочить" линию фронта. Над территорией противника предусматривался переход на бреющий полет всего в 15-20 метрах от земли.

При обсуждении плана действий Михаил Рыбак предложил послать для разведки цели пару истребителей на большой высоте и держать с ними постоянную радиосвязь. Предложение было принято. Истребители получили задание: как только обнаружат цель, немедленно сообщить по радио ее координаты. Звено лейтенанта Примакина было выделено для подавления огня зенитной артиллерии.

Убедившись, что все знают, когда, как и что они будут делать, ведущий подал команду "По самолетам" и в это время заметил, что младший лейтенант Маракулин как-то странно, с большим напряжением поворачивает шею.

- Маракулин, что с вами?

- Да так, ничего, товарищ командир, небольшой чирий.

- А ну, дайте посмотрю.

На шее был не простой чирий, а целый карбункул. Видимо, основательно простудился этот беспокойный, очень трудолюбивый, умный и смелый летчик.

- Вам придется остаться на земле.

- А как же без меня звено? Разрешите лететь. Ведь я здоров в

основном.

Очень не хотелось огорчать младшего лейтенанта отказом.

- Пусть доктор посмотрит, обязательно перевязку сделает.

Взлет парами и сбор эскадрильи в боевой порядок прошел быстро и организованно. Все экипажи уверенно преодолели трудности. Кстати говоря, успел вместе со своим звеном взлететь и Маракулин. Лишь нитки от бинта на воротнике куртки свидетельствовали о том, как летчик подгонял врача с перевязкой.

Линию фронта группа проскочила беспрепятственно и вскоре была в районе цели. Высланная вперед пара истребителей обнаружила следы поезда, а вскоре все летчики увидели и результаты деятельности этого фашистского пирата. От станции Митровица и дальше на запад железнодорожное полотно было разрушено: выворочены и сломаны по центру шпалы, выбита середина тавра.

- А где же сам поезд?

Впереди, насколько видит глаз, тянется целое железнодорожное полотно. Группа летит вдоль него. По опыту летчики знают, что с наступлением дня фашисты прерывают свою разрушительную "деятельность" и маскируются в каком-нибудь тупике, на тихом полустанке. Действительно, на первом пустынном полустанке поезд был обнаружен. Он стоял в тени деревьев, прикрытый еще и ветками. Ведомым по радио дана команда: - Набор высоты, атака с боевого порядка "левый круг"!

Летчики точно выполнили команду и вслед за ведущим набрали необходимую для бомбометания высоту. Одновременно самолеты разомкнулись на пары для занятия места в боевом порядке "левый круг". Все это время зенитная артиллерия и пулеметы путеразрушителя молчали. Фашисты, видимо, думали, что их не заметили, а группа штурмовиков ищет другую цель. Когда же вслед за ведущим и ведомый лейтенант Воронин перевел самолет в пикирование, расчет поезда понял, что дальше маскироваться незачем. Все зенитные средства врага открыли по штурмовикам интенсивный огонь. В эту же минуту начало действовать звено лейтенанта Примакина. Оно стремительно атаковало огневые точки путеразрушителя.

Добиться прямого попадания бомбы в узкую и короткую цель, какой являлся этот пятивагонный поезд, очень трудно. Не удалось и в этот раз с первой атаки поразить путеразрушитель. Дым и пыль от разорвавшихся бомб на миг скрыли поезд, но повреждений он, видимо, не получил. По дыму летчики определили примерную силу и направление ветра и соответственно внесли поправки на относ бомб. Разрывы

сбрасываемых бомб сразу окружили состав, а одна угодила прямо в поезд.

Путеразрушитель очень "живучая" цель. Одна бомба может его вывести на какое-то время из строя, а задача состояла в том, чтобы уничтожить весь поезд. Поэтому, хотя противник усилил огонь по самолетам, стараясь помешать летчикам точно прицелиться, группа пошла на второй заход. Хорошо видно, как трассы зенитных снарядов перекрестили самолет Михаила Рыбака. Однако отважный летчик не дрогнул и продолжал выдерживать боевой курс. В этот момент звено лейтенанта Примакина вышло вторично в атаку на зенитки врага. Она была настолько успешной, что зенитный огонь в дальнейшем почти не мешал ударной группе. Прямого попадания в цель добился лейтенант Одноценов. Путеразрушитель получил серьезные повреждения. Добивать его мы начали уже с меньшей высоты, используя и пушечно-пулеметныи огонь, и реактивные снаряды. В результате ряда последовательных атак весь поезд и его механизмы были основательно повреждены. Задача была выполнена.

В ходе боя с зенитными средствами поезда самолет Ивана Примакина получил повреждения. Один из тросов управления был перебит. В правой плоскости штурмовика Германа Одноценова зияла большая пробоина. На запрос, смогут ли они держаться в строю, оба летчика бодро ответили по радио: Долетим, товарищ командир, не беспокойтесь.

И оба, благодаря высокой технике пилотирования, уверенно довели свои израненные штурмовики до аэродрома. Следует отметить, что в воздухе группа получила приказание произвести посадку на новом месте базирования, находившемся в 65 километрах севернее нашего острова на Дунае. И хотя посадку пришлось производить на аэродроме, совершенно незнакомом для летчиков, все успешно выдержали это довольно трудное испытание.

Вскоре на новый аэродром пришла радостная весть о том, что за отличия в боях по освобождению столицы Югославии города Белграда наш полк награжден орденом Красного Знамени. В телеграмме, полученной от командования 10-го штурмового авиационного корпуса, говорилось: "Поздравляем весь личный состав с награждением полка орденом Красного Знамени. Желаем и впредь успешно громить фашистских захватчиков, высоко держать овеянное славой Знамя".

Все летчики нашей эскадрильи и многие техники и механики за успешное выполнение заданий командования по разгрому немецко-фашистских войск в Югославии и освобождение ее

столицы удостоились правительственных наград. Лейтенанты Иван Примакин и Герман Одноценов и младший лейтенант Геннадий Погудин были награждены также и югославскими орденами "Партизанская звезда" I и II степени.

Будапештское направление

Во второй половине октября и в ноябре 1944 года войска 3-го Украинского фронта вели напряженные бои, связанные с форсированием Дуная, захватом и расширением плацдармов на берегах реки для дальнейшего наступления на будапештском направлении. Весь личный состав полка прилагал максимальные усилия к тому, чтобы помочь славным стрелковым и танковым частям с наименьшими потерями решить поставленные задачи. Вылеты для ударов по укрепленным пунктам и узлам сопротивления противника следовали один за другим. Партийная организация довела до каждого авиатора задачи наступления, которое в конечном итоге выведет Венгрию, последнюю союзницу фашистской Германии, из войны, поможет трудящимся Венгрии сбросить продавшихся Гитлеру правителей страны.

К началу наступления полк получил приказ перебазироваться ближе к линии фронта на один из аэродромов Восточной Венгрии. И вот под крылом штурмовиков промелькнула югославско-венгерская граница. За одну осень личный состав полка вступил на землю четвертого государства Европы, вступил как воин-освободитель.

Что авиаторы полка знали раньше об этих странах? Очень немногое. А теперь все летчики и воздушные стрелки, облетав их вдоль и поперек, зримо представляли, как выглядит каждая страна, ее города и сельские населенные пункты, каковы ее водные пути. Они близко познакомились, а в Болгарии и Югославии даже подружились со многими рабочими и крестьянами, которые с открытым сердцем принимали советских воинов-освободителей.

В ходе наступления в междуречье Дунай - Тисса войска фронта заняли небольшой, но важный плацдарм на западном берегу. Он получил название "батинский", по имени находящегося здесь города Батин. Противник предпринял серию яростных контратак, пытаясь сбросить наши части в Дунай. Поддержка подразделений, которые в районе батинского плацдарма вели тяжелые бои, такую задачу поставили перед эскадрильей. Задача эта считалась очень важной, и в подразделении решили провести открытое партийное собрание. На его повестке стоял один вопрос: "Задачи коммунистов в выполнении боевого приказа командования". Собрание бышо весьма целенаправленным. Каждое выступление звучало как клятва на верность Родине,

пославшей своих сынов на помощь порабощенным фашизмом народам Восточной Европы.

- Сделаю все, что только в моих силах, но приказ командования выполню, - заявил на собрании лейтенант Примакин.

- Даю слово коммуниста, что не пожалею собственной жизни, чтобы оправдать доверие Родины, - сказал лейтенант Самойлов.

Старший техник-лейтенант Савенков, техник-лейтенант Гришин, старшина Горелов заверили присутствовавших на собрании, что при любых условиях материальная часть будет готова к полетам и не подведет экипажи в бою.

После собрания агитаторы техник-лейтенант Мараховский, старший лейтенант Головко, старшина Гуменюк провели с личным составом эскадрильи беседы, в которых призвали воинов действовать смело и находчиво, стойко и мужественно, как требует присяга. Партийная организация 2-й эскадрильи значительно выросла за счет лучших летчиков, стрелков, техников, механиков, таких, как младшие лейтенанты Маракулин и Петраков, старшины Бровкин и Горелов, сержант Вороханов. Право называться коммунистом люди завоевывали в бою, примерным выполнением заданий командования. Лишь после успешного выполнения очень сложных заданий к заместителю командира полка по политической части майору Иванову обратился молодой летчик Геннадий Погудин: - Скажите, достоин ли я вступить в ряды нашей родной Коммунистической партии? Хочу воевать коммунистом. Можно подать заявление?

Майор Иванов поддержал просьбу Погудина, не колеблясь сам дал ему рекомендацию для вступления в партию. Заместитель командира не раз летал в качестве воздушного стрелка и видел, как храбро и мужественно вел себя в самой трудной боевой обстановке молодой летчик-комсомолец.

Наземные войска ждали поддержки с воздуха, а погода продолжала стоять совершенно неблагоприятная. Свинцово-серые тучи были перенасыщены влагой. Видимость у земли иногда снижалась до 50-100 метров, нижняя кромка облачности порой опускалась до 30 метров.

Непрерывный дождь и мокрый снег превратили аэродром в сплошное болото. Казалось, что в таких условиях нечего даже думать о боевых вылетах - они за границами возможного. И все же летчики эскадрильи летали, перешагнув и эти границы. Выручила настойчивость, умение, опыт, приобретенный при ведении боевых действий в Югославии.

Первыми с нового аэродрома в Восточной Венгрии вылетали на задание лейтенант Примакин и младший лейтенант

Логвиненко. Их задача состояла в том, чтобы сфотографировать оборонительные сооружения, которыми фашисты начали опоясывать батинский плацдарм, а также проверить с воздуха имевшиеся у командования сведения о подтягивании противником к району боев танков и артиллерии.

За вылетом командира звена и ведомого наблюдала вся эскадрилья. Он был очень трудным. Еще при выруливании самолеты то и дело попадали в лужи, грязная дождевая вода попадала в мотор и в кабину летчика. Она окатывала с ног до головы механиков, использовавших самолеты для того, чтобы добраться до старта, где они перед взлетом должны были проверить стопор хвостового колеса и контровку ветрянок взрывателей бомб, так как посадка с незастопоренным хвостовым колесом или взлет с незаконтренной ветрянкой могли привести к поломке самолета и к подрыву его на своих же бомбах. Мобилизации всех сил и умения требовал от летчиков сам взлет с раскисшего аэродрома. Бешено вращающиеся винты штурмовиков поднимали из луж стену дождевой воды, и она вставала перед самолетом, мешая выдерживать направление взлета. И понятно, что все облегченно вздохнули, когда машины Ивана Примакина и Алексея Логвиненко оторвались наконец от земли и, не делая, как обычно, круга над аэродромом, взяли курс на цель.

Полет по маршруту прошел спокойно. В такую скверную погоду наши летчики могли не опасаться атак вражеских истребителей. Друзей беспокоило другое - позволит ли погода сфотографировать полосу обороны. В районе цели погода улучшилась. Дождь прекратился, но высота облаков все же не превышала 200 метров.

Лейтенант Примакин вел пару под облаками. Едва штурмовики приблизились к передовой, как к ним потянулись пулеметные трассы. Ведущий приказал ведомому атаковать зенитные установки, а сам начал заходить на фотографирование полосы обороны противника.

Немного бывает заданий более неприятных для летчика, чем аэрофотосъемка с малых высот, да еще такого объекта, как передовые позиции противника! Чтобы снимки были хорошими, необходимо лететь строго по прямой, на одной неизменной высоте, точно выдерживая определенный курс. Нарушение хотя бы одного из этих элементов приводит к невыполнению задания.

Иван Примакин понимал, что зенитчикам очень легко стрелять по его неманеврирующему самолету, и все же вел штурмовик строго по прямой, ни на метр не изменяя высоты и скорости. Между тем фашисты усилили огонь по самолету. Вместо только что подавленных Логвиненко зенитных пулеметов,

гитлеровцы вводили в строй новые, начали стрелять по "илу" и танки. Один из них добился прямого попадания. В правой стороне центроплана штурмовика появилась огромная пробоина. Самолет стало сильно кренить вправо и тянуть на нос. "Что делать дальше? Выходить из боя и идти на аэродром?" мелькнула у летчика мысль. Но он ее тут же отбросил. Ведь совсем недавно на партийном собрании дал слово выполнить приказ в любык условиях.

Лейтенант по радио приказал ведомому: - Прикрой! Напрягая все силы, Примакин продолжал удерживать самолет на заданной высоте и скорости до тех пор, пока не кончился участок фотографирования. Съемка закончена. Ведущий пары еще раз бросил взгляд на изувеченную правую сторону самолета. Как же долететь на такой машине до аэродрома? По всем законам нужно немедленно производить посадку, пока штурмовик не потерял управляемости. Но задание считается выполненным только в том случае, если пленка доставлена адресату. А что фотоаппарат не пострадал, летчик был уверен. В левую сторону центроплана, где он установлен, прямых попаданий не было, контрольная лампочка убедительно свидетельствовала о нормальном ходе фотосъемки на всем боевом курсе, в том числе и после попадания в "ил" вражеского снаряда. "Надо довести "ил" до аэродрома, надо", - повторял себе летчик.

Полет до аэродрома был самым сложным экзаменом летного мастерства молодого командира звена. Ведомый, следуя за его машиной, видел, как трудно приходится Примакину. Самолет неумолимо кренило и тянуло к земле, и летчику стоило невероятных усилий снова вводить штурмовик в режим горизонтального полета. Отважный и упорный летчик-коммунист преодолел все трудности и довел свой искалеченный штурмовик до аэродрома.

Проявление фотопленки, изготовление фотопланшета и расшифровка снимков заняли немного времени. И вот уже перед начальником штаба авиационного корпуса во всю ширину стола, отливая глянцем, лежит фотосхема переднего края обороны противника, мастерски заснятого с самолета. Вся оборонительная линия была видна как на ладони: и маленькие тупые головки дзотов с черными глазницами амбразур, и темные полосы противотанковых рвов, и зигзагообразные щели, и крохотные окопчики. Даже танки, укрывшиеся в рощице, не ускользнули от объектива фотоаппарата.

Закончив изучение фотопланшета, генерал взглянул на правый угол монтажа, где меленько была написана фамилия летчика, сделавшего снимки: Примакин.

- Немедленно один экземпляр фотопланшета отправьте самолетом в штаб армии, - распорядился он. - Подготовьте приказ на действия по выявленным целям. Летчика представьте к награде. Около самолета Ивана Примашна собрались однополчане. Каждому хотелось взглянуть на штурмовик, который прилетел, по сути дела, без правой стороны центроплана, перекрыв все границы живучести. Началось обсуждение, можно ли в условиях фронтового аэродрома восстановить машину. Многие убежденно говорили, что самое лучшее решение - списать самолет и не тратить напрасно силы на его ремонт. Некоторые придерживались противоположного мнения, но считали, что ремонт продлится очень долго. Командир звена с грустным видом молча стоял около своего "ила". Он видел, что состояние самолета почти безнадежное. И в это время к нему подошел старший техник эскадрильи коммунист Савенков. Он твердо заверил Примакина: - Сделаем все возможное и невозможное, а самолет будет введен в строй.

Технический состав приступил к работе. Не обращая внимания на холод и ветер, стоя почти по колено в воде и грязи, техники и механики пилили, резали, клепали. Прошло немного времени, и огромная пробоина была заделана. Штурмовик снова вошел в строй боевых машин. За восстановление в полевых условиях самолетов техник-лейтенант С. Мараховский, старший техник-лейтенант П. Савенков, старшина Д. Горелов и сержант К. Гизатулин быт и награждены орденами.

В результате отлично проведенной Иваном Примакиным и Алексеем Логвиненко фоторазведки переднего края, за что ведущий был награжден орденом Красного Знамени, а ведомый - орденом Отечественной войны I степени, командование советских войск смогло принять меры для ослабления вражеской линии обороны. Несмотря на раскисшие аэродромы и плохие метеорологические условия, одна группа штурмовиков за другой вылетала для бомбо-штурмовых ударов по целям обнаруженным отважными товарищами. Успешно выполнили задание и без потерь возвратились на свой аэродром.

Повторить удар на следующий день не удалось. С утра по аэродрому волнами плыл густой туман. Летчики, находившиеся в эскадрильской землянке, уже потеряли всякую надежду на вылет. И вдруг зазвонил телефон. На командный пункт полка вызвали Германа Одноценова.

- Вам предстоит произвести разведку тылов врага, - сказал ему майор Красночубенко. Лицо лейтенанта расплылось в улыбке, глаза выражали неподдельную радость. В полку все знали, что с особой охотой Одноценов выполняет именно

разведывательные задания. - Полет серьезный и ответственный. Нужно углубиться на восемьдесят - сто километров на территорию, занятую противником, и разведать его оборонительные сооружения между озерами Балатон и Веленце. По возможности основные участки сфотографируйте. Истребительного прикрытия у вас не будет. Скрытности добивайтесь за счет использования малых высот полета, облачности, особенностей рельефа местности.

На стоянке самолетов Одноценова уже дожидался ведомый Павел Маракулин.

- Летим, Павел, и летим далеко, - обрадовал лейтенант своего боевого товарища.

Летчики еще раз продумали план выполнения задания, проинструктировали воздушных стрелков.

- Какие взрыватели ставить? - спросил ведущего механик по вооружению старшина Паршин.

- С замедлением, и не менее семи секунд! Погоду над целью обещают плохую, бомбы бросать придется с малой высоты. Нужно время, чтобы отлететь на безопасное расстояние от места взрыва, - пояснил Одноценов.

Первую часть маршрута до линии фронта разведчики летели параллельно шоссе, на некотором удалении от него, на малой высоте. Погода была по-прежнему плохой. На некоторых участках дождь усиливался, уменьшая и без того ограниченную видимость. Линию фронта пересекли на бреющем полете, буквально в нескольких метрах от земли, и так быстро, что противник не успел сделать по самолетам ни одного выстрела. Удалось избежать противодействия врага и после доворота на северо-запад. Придерживаясь восточной стороны канала Шарвиз, который упирался северным концом в межозерье Веленце - Балатон, летчики внимательно просматривали каждую складку местности, каждый населенный пункт и связывающие их дороги. Примерно на половине пути Одноценов заметил колонну танков, автомашин и бронетранспортеров, продвигавшуюся по направлению к нашему плацдарму. Район городка Цеце сразу попал на карту разведчиков.

- Подсчитайте, сколько в колонне танков и бронетранспортеров, да не забудьте записать, - приказал летчик воздушному стрелку сержанту Ворханову.

- Я уже подсчитал, товарищ командир, и сейчас записываю.

- Может, ударим, очень уж хорошая цель, - услышал ведущий голос своего ведомого.

- Атаку отставить, не забывать об основной задаче. Следовать за мной!

На подходах к основному району разведки погода после небольшого улучшения опять испортилась. Снова вперемежку с дождем шел мокрый снег. Наплывший откуда-то туман скрыл от разведчиков канал Шарвиз и тянувшуюся вдоль него дорогу. Ведущий решил опять, как перед линией фронта, снизиться до бреющего полета. Ведомый еще плотнее прижался к самолету Одноценова.

- Товарищ командир! Справа фашисты роют окопы, - доложил зоркий и бдительный Ворханов.

- Вижу, вижу...

Советские самолеты, появившиеся в межозерье на предельно малой высоте и в такую плохую погоду, оказались для работавших на строительстве укреплений полной неожиданностью. Увидев самолеты, люди кинулись кто куда. Летчики еще раз, теперь с востока на запад, просмотрели район разведки, и лишь после этого Одноценов передал Маракулину, что можно использовать взятые с собой бомбы для удара по оборонительным укреплениям.

Задание выполнено. Можно со спокойной совестью возвращаться на свой аэродром. На обратном пути Одноценов заметил в одном из населенных пунктов большое движение людей и машин. Воздушный стрелок уточнил, что в поселке он насчитал до сорока танков, и сделал об этом соответствующую пометку. Пока два советских штурмовика летали над тыловыми районами врага, в районе линии фронта погода заметно улучшилась. Туман поднялся, поредели облака. Проскочить линию фронта незамеченными стало невозможно. Ведущий предупредил ведомого о необходимости маневрировать по высоте и курсу.

И едва гитлеровцы открыли из зенитных пулеметов и орудий огонь по прилетевшим из их тыла штурмовикам, как оба ринулись вниз, вильнули вправо, влево и оказались уже вне зоны досягаемости огня, за линией фронта. Оба "ильюшиных" благополучно, без единой пробоины, приземлились на своем аэродроме.

Вскоре после посадки разведчиков с аэродрома поднялись группы штурмовиков. Используя данные Одноценова и Маракулина, они нанесли мощный удар по вражеским танкам, автомашинам и пехоте. Именно здесь, в Венгрии, эскадрилья совершила свой тысячный боевой вылет. Он был выполнен 7 ноября, в день 27-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

После торжественного митинга честь совершить тысячный боевой вылет выпала лейтенанту Примакину. Его ведомым, как

обычно, был младший лейтенант Логвиненко. Они атаковали в этот день железнодорожный состав с техникой и боеприпасами. Мастер фоторазведки, Примакин запечатлел на пленке результаты атаки: сплошные пожары на станции. На обратном пути летчики нанесли удар по автомашинам противника.

Вслед за Примакиным в боевой полет ушли лейтенанты Головко и Рыбак. Летчики без труда обнаружили станцию, по которой уже нанесли удар их товарищи, и с первого захода накрыли бомбами паровоз. Затем с бреющего полета они расстреливали уцелевшие вагоны. Тысяча вылетов! Тысяча мощных ударов с воздуха по врагу, тысяча штурмовок, проходивших очень часто в тяжелой метеорологической обстановке, под огнем противника. Тысяча воздушных атак, в результате которых фашисты понесли огромные потери. Тысяча вылетов - это более 6000 сброшенных на гитлеровцев бомб, 4000 выпущенных по ним реактивных снарядов, 20000 пушечных снарядов и многие десятки тысяч пуль.

Особое задание

Прорвав оборону немцев в районе города Батин, войска 3-го Украинского фронта начали стремительное наступление одновременно в западном и северном направлениях. Продвигаясь вдоль западного берега Дуная, они вскоре подошли к восточной стороне озера Веленце, раскинувшегося в 50 километрах от Будапешта, а в конце декабря 1944 года - вплотную к самой столице Венгрии и соединились с войсками 2-го Украинского фронта. Таким образом, 180-тысячная будапештская группировка противника оказалась в железном кольце.

Немецко-фашистское командование понимало, что разгром и уничтожение будапештской группировки будет означать потерю Венгрии как союзника в войне, откроет советским войскам пути для наступления в Австрию и центральные районы Чехословакии. Поэтому оно предприняло ряд сильных контрударов, стремясь разорвать кольцо окружения, отбросить советские войска и восстановить линию обороны по берегу Дуная. Советские войска сорвали все вражеские планы. В этих жестоких боях приняла участие и 2-я эскадрилья.

Во время подготовки к контрудару гитлеровцы начали массовую переброску войск из Пешта - восточной части столицы Венгрии в Буду - западную ее часть. Основными транспортными артериями гитлеровцев через Дунай между этими двумя частями города являлись знаменитые будапештские мосты, и главным образом Елизабетен-мост, находящийся в центре города. Задачу всячески препятствовать этим переброскам возложили на 10-й штурмовой авиационный корпус. Разрушить мосты - это был бы

самый простой и легкий путь решения такой задачи. Но советское командование из-за гуманных соображений не пошло по такому пути. Командир корпуса, учитывая, что 2-я эскадрилья имеет наибольший опыт действий по мостам и переправам, приказал создать на ее базе специальную авиагруппу. Все экипажи, включенные в группу, были предупреждены о необходимости действовать так, чтобы не нанести будапештским мостам, являющимся ценными архитектурно-художественными памятниками венгерской столицы, серьезных повреждений.

Много вариантов в поисках лучших путей решения задачи обсудили летчики эскадрильи. В конце концов пришли к выводу наносить удары гитлеровцам на подходе их к переправам, а те группы противника, которым удастся прорваться через мосты, уничтожать на западном берегу Дуная.

Местом нового базирования полка вновь стал остров на Дунае. Преимущество такого базирования было лишь одно - такой хороший линейный ориентир, как река, в любых условиях помогал легко найти свой аэродром. Отрицательных сторон островные аэродромы имели множество, и наиболее существенный недостаток - опасность захода на посадку и взлета, в случае если самолет имел повреждения.

Действия по будапештской группировке врага начались сразу после перебазирования на остров. Здесь после длительного периода очень успешных вылетов личному составу пришлось вкусить и горечь неудач. Три вылета подряд на штурмовку скоплений фашистов на подходе к мостам прошли не совсем удачно. Зенитная артиллерия, установленная на высотах западного берега реки, господствовавших над всей местностью, не позволяла прицельно сбросить бомбы. Особенно донимали зенитки, установленные на горе Гелерт, недалеко от Елизабетен-моста, по которому шло наиболее интенсивное передвижение фашистских войск. Экипажи меняли способы бомбометания, но результаты атак по-прежнему были не блестящими. Недостаточно эффективное блокирование мостов, по которым противник продолжал перебрасывать на запад подкрепления, влияло в определенной степени на ход всей операции советских войск против будапештской группировки.

В полк прибыл командующий воздушной армией генерал-полковник авиации В. А. Судец. Он поставил перед эскадрильей задачу: во что бы то ни стало приостановить передвижение немцев с восточного берега Дуная на западный. И снова, в который уже раз, летчики ломали голову над тем, какой способ атаки еще применить. Бомбили с пикирования, сбрасывали бомбы одиночно, серийно, залпом, а ощутимых результатов пока не

добились.

Один из летчиков, глядя на план города, говорил: - Может, будем наносить удары со средних высот. Эффективность зенитного огня с поднятием на высоту уменьшается, да и прицеливаться нам более удобно.

- Это не подойдет, - не согласился с предложением Михаил Рыбак. - При увеличении высоты по самолету будут стрелять не только зенитные батареи, прикрывающие Елизабетен-мост, но и те, которые расположены в других местах.

- А какой же выход? У тебя-то есть предложение? - обратился к другу Павел Маракулин.

- Есть, слушайте. - Летчик склонился над планом города и начал излагать свое предложение: - Большая часть зенитных средств, прикрывающих мост, расположена на возвышенности, господствующей над местностью. Восточный же берег для зениток неуязвим, если только...

- Все ясно, - не дослушав Рыбака, воскликнул Маракулин. - Заходим вдоль улиц, с восточного берега...

- Правильно, уловил суть, - продолжал Рыбак, водя пальцем по плану города. - Используя хотя бы вот эту широкую улицу, можно незаметно выйти в тыл врага, пролететь по улице на бреющем, а около моста сделать "горку", сбросить бомбы и таким образом создать пробку, а потом уже навалиться на врага всей эскадрильей.

- Это, по-моему, разумное предложение, - согласился Иван Примакин. - Я летал в этом районе, улицы там широкие, вдоль них вполне можно идти на бреющем. И для зениток мы будем недосягаемы.

Командир полка поддержал смелое предложение. Оно было детально разработано и дополнено. Для того чтобы уменьшить противодействие вражеской зенитной артиллерии, было решено в это же время нанести удар по зенитным батареям врага, расположенным на горе Гелерт, ибо они могли нанести атакующей группе серьезный урон при выходе самолетов из атаки.

...Один за другим взлетали штурмовики с островного аэродрома. Каждый имел несколько бомб. Так как атаки решили выполнять с минимальной высоты, взрыватели на бомбах были поставлены с замедлением. Первым в боевом порядке колонны одиночных самолетов повел свой штурмовик Михаил Рыбак - его идея, ему и честь первому осуществить ее.

Стремительно неслись грозные машины над улицами города, едва не задевая за провода. Фашисты заметили головной самолет колонны с опозданием, стрелять по нему зенитчики не могли, так

как он был ниже крыш домов. Таким образом, до самого моста штурмовики долетели беспрепятственно. Лейтенант Рыбак вывел свой самолет к цели, когда большая колонна немецко-фашистских войск готовилась к переправе через мост. Летчик плавно взял ручку на себя и, выполнив классическую "горку", обрушил вниз бомбовый груз.

В это же мгновение вражеские зенитчики из Буды открыли по советскому самолету, вынырнувшему из улицы, яростный огонь из скорострельных пушек. Лейтенант Рыбак решил повторить заход, с тем чтобы обстрелять вражескую колонну бортовым огнем. Но осуществить это намерение не удалось. Во время маневра самолет резко вздрогнул и сразу стал крениться на левое крыло. Врагу удалось добиться прямого попадания. На месте левого элерона зияла большая пробоина. Летчик приложил все свое умение и силы, чтобы вывести машину из крена. Это ему удалось, но через минуту самолет снова сильно накренился. Лейтенанту опять удалось вывести его в горизонтальное положение. И так повторялось несколько раз. К счастью летчика, аэродром был близко. На повышенной скорости, под углом к посадочному знаку летчик искусно подвел штурмовик к земле. Выпрыгнув из кабины, Михаил Рыбак сразу почувствовал страшную усталость. Пилотирование почти неуправляемого самолета потребовало от него не только предельных физических усилий, но и огромного нервного напряжения. Покалеченная машина могла в какой-то момент не послушаться управления. Пришлось бы производить посадку на территории, занятой врагом. И тогда... Летчик машинально притронулся к висевшему на поясе пистолету. То ли случайно, то ли он сделал это сам, но кобура оказалась расстегнутой.

Вслед за самолетом Рыбака над улицами Будапешта вывел к мосту свой самолет младший лейтенант Алексей Логвиненко. Он видел, как взорвались перед мостом бомбы, сброшенные с впереди летевшего штурмовика, видел и то, как самолет товарища уходил от цели с большим креном. Но проследить за ним не было времени. Привычным движением ручки и педалей Логвиненко ввел свой "ил" в разворот для выхода на боевой курс. В это время воздушный стрелок доложил: - Товарищ командир, выше и правее нас четверка "илов".

- Хорошо, продолжайте наблюдать за воздухом.

Младший лейтенант знал, что это группа лейтенанта Примакина, посланная для удара по зениткам врага, расположенным на горе Гелерт. Значит, противодействие фашистов будет меньше.

Самолет уже пронесся вдоль улицы, и подошло время набора

высоты для бомбометания. Выбрав ориентир, Логвиненко точно прицелился, сбросил бомбы и начал выводить самолет из атаки. В это время осколок зенитного снаряда ударил в переднее бронестекло кабины. По нему сразу поползли лучики. Летчику пришлось наблюдать за обстановкой лишь через боковые стекла и форточку кабины. Через мгновение Логвиненко почувствовал резкий толчок, а за ним подряд еще два. Самолет стало тянуть вверх, прямо на гору Гелерт. Летчик попытался отвернуть в сторону и не мог. Штурмовик перестал слушаться управления и медленно продолжал идти вверх. Воздушный стрелок доложил: Правая сторона стабилизатора повреждена. Наверное, пробит маслобак: у меня в кабине появилось масло. Летчик бросил взгляд на приборную доску. Стрелка давления масла находилась уже внизу. В кабине стало жарко, как в бане, верный признак перегрева мотора. А штурмовик, не слушаясь управления, продолжал идти вверх. В голове Логвиненко промелькнула страшная догадка: "Заклинило рули управления. Еще минута такого полета, и неизбежен срыв в штопор из-за потери скорости".

В этой труднейшей обстановке младший лейтенант Логвиненко не потерял присутствия духа. Он сумел ввести самолет в режим горизонтального полета и, несмотря на перебои в работе мотора, довел его до аэродрома. Посадку ему пришлось выполнять, не выпуская шасси, на фюзеляж.

Так как переднее стекло кабины, разбитое снарядом, не позволяло хорошо просмотреть местность и приближавшуюся землю, летчик сам открыл фонарь кабины и так удачно приземлил штурмовик, что ни сам, ни воздушный стрелок не пострадали. Прибежавшие к месту посадки летчики и техники сразу забросали вопросами, Но Логвиненко лишь теребил снятый с головы шлемофон. Напряжение последних минут полета и трудная посадка с открытым фонарем кабины отняли все силы...

Более удачно прошли остальные вылеты. Четверка Примакина хорошо поработала над горой Гелерт. Многие зенитные точки фашистов были подавлены, часть уничтожена. Экипажи штурмовиков уже при меньших помехах сбрасывали на врага бомбы, довершая так хорошо начатый их товарищами - Михаилом Рыбаком и Алексеем Логвиненко - удар. Их бомбы легли точно в цель. Перед мостом образовалась большая пробка из вражеских автомашин, орудий и повозок, готовящихся к переправе на другой берег.

Штурмовики совершили еще ряд налетов на противника в районе Елизабетен-моста, прочно и надежно заблокировав его с воздуха. Разведчик Пе-2 подтвердил, что специальное задание эскадрилья выполнила успешно. Мост цел, но движение по нему

приостановлено. Командующий воздушной армией объявил личному составу эскадрильи благодарность за мужество и мастерство, проявленные при выполнении задания. К сожалению, спасти мосты все же не удалось. Гитлеровцы, охваченные бессильной злобой, перед своим отходом взорвали их. Восстанавливали мосты жители столицы при помощи и участии частей Советской Армии.

В успешном выполнении эскадрильей особого задания по блокировке мостов, как обычно, отличились коммунисты. Они показали всему личному составу пример, мужества и высокого летного и тактического мастерства.

Трудные дни

В конце 1944 года советское командование, стремясь избежать излишнего кровопролития, направило окруженному в Будапеште гарнизону предложение сложить оружие. Фашисты его не приняли и зверски расстреляли советских парламентеров. На помощь окруженным в столице Венгрии войскам была брошена мощная группировка. Гитлер решил взять реванш за поражения 1944 года. Будапешт должен был стать тем местом, где он решил осуществить этот реванш. Успех наступления, как полагало гитлеровское командование, должен был вселить дух уверенности в фашистские войска и на других участках советско-германского фронта.

- В район прорыва немцы подтянули пять танковых, две пехотные дивизии и одну кавалерийскую бригаду. Отборные эсэсовские дивизии "Викинг" и "Мертвая голова" должны были возглавить прорыв. Одновременно из Будапешта планировали начать встречное наступление части окруженной там группировки фашистских войск. Чтобы сковать наши силы, помешать советскому командованию перебросить резервы на север к месту главного удара фашистов, гитлеровцы усилили активность и в других районах.

Так командир полка коротко объяснил летному составу обстановку, сложившуюся к 1 января 1945 года. Весь личный состав эскадрильи понял, что предстоят очень тяжелые бои, хотя на фронте стояло затишье.

Наступление немецко-фашистеких дивизий началось ночью 2 января. Ценой больших потерь им удалось вклиниться в оборону советских войск. Головные части врага подошли к окруженной в Будапеште группировке на расстояние всего 18-20 километров и продолжали пробиваться вперед. Нужно было любой ценой остановить, а затем уничтожить вклинившиеся фашистские войска.

Бои принимали все более ожесточенный характер. 2-й

эскадрилье, как и всему полку, была поставлена задача: бомбо-штурмовыми ударами уничтожать прежде всего головные танки фашистских колонн, создавать на дорогах пробки, дезорганизовать ближние войсковые тылы врага.

Погода и в начале 1945 года не благоприятствовала действиям авиации. Шли дожди, в долинах стояла дымка, облака как будто приросли к вершинам гор. Но ждать улучшения метеообстановки было нельзя. Чуть только забрезжил рассвет, старший лейтенант Головко повел первую шестерку самолетов 2-й эскадрильи в бой.

Штурмовики взяли курс в сторону "адовой долины", как летчики окрестили район, где развернулись наиболее тяжелые, кровопролитные бои. Обгоревшие танки и автомашины, перевернутые артиллерийские орудия и повозки на дорогах и в кюветах свидетельствовали об ожесточенности сражения, развернувшегося на правом фланге наших войск. С воздуха экипажи видели советские части, форсированным маршем двигавшиеся на помощь подразделениям, боровшимся с превосходящими силами врага.

Особенно мощный удар немецко-фашистские танковые части наносили в направлении железнодорожной станции Бичке, чтобы прорваться к Будапешту в обход. Именно в этом районе группа Головко обнаружила большую колонну фашистских танков, самоходных орудий и бронетранспортеров. Летчики с ходу атаковали врага. Они действовали уверенно и смело, сбрасывали бомбы, тщательно прицелившись. Экипажи с воздуха отчетливо видели, как метались гитлеровцы из танкового десанта, пытаясь скрыться в лесу и кустарнике. Однако танки врага продолжали продвигаться вперед. Они стремились с флангов обойти советские части, оборонявшие этот участок.

Летчики, израсходовав бомбы, в следующих заходах вели по танкам огонь из пушек, били по ним реактивными снарядами. Гитлеровцы ожесточенно отстреливались. Во время выхода звена старшего лейтенанта Павла Головко из атаки фашистам удалось подбить самолет Николая Воронина, нашего "тульского оружейника", как в эскадрилье любовно называли веселого туляка, бесстрашного в бою старшего летчика. Мотор штурмовика задымил. Все ждали, что Воронин выйдет из боя, попытается перетянуть линию фронта и там выпрыгнет с парашютом. Однако подожженный самолет остался в строю.

Выйдя из первой атаки, в результате которой загорелся головной танк врага, Воронин набирал высоту для нового удара. В этот момент из-под радиатора "ила" показалось пламя. Двигатель остановился. Огонь перебросился на плоскости и

фюзеляж, но Воронин продолжал выполнение маневра, как будто с его самолетом ничего не случилось. Все летчики группы с волнением наблюдали, как объятый пламенем Ил-2 начал стремительно пикировать на цель, извергая на врага сплошной поток пушечного огня. Прошло еще мгновение, и объятый пламенем штурмовик врезался в тяжелый танк врага.

Героический подвиг молодого коммуниста Николая Михайловича Воронина словно вдохнул новые силы во все экипажи. Презирая опасность, они еще яростнее обрушились на врага, стреляли и бомбили до тех пор, пока не кончились бомбы, реактивные снаряды и боеприпасы к пушкам. Это был боевой салют летчиков лейтенанту Воронину. Так прощались они с фронтовым товарищем, повторившим подвиг Петра Зубко и своего ведущего в период боев на Курской дуге - коммуниста Василия Азарнова.

Под впечатлением рассказа возвратившихся из полета экипажей группы Головко о героической смерти Воронина поднялись в воздух экипажи второй группы штурмовиков эскадрильи. В район цели следовало прибыть как можно быстрее. Поэтому был выбран хотя и небезопасный, но зато самый короткий маршрут. Группа шла на высоте 250 метров с повышенной скоростью. Истребителей прикрытия она не имела: была низкая облачность, в которой легко было потерять друг друга. Кроме того, экипажи штурмовиков уже научились успешно вести бои на малой высоте с истребителями врага.

Пролетая над "адовой долиной", летчики увидели, что бой переместился северо-восточнее того места, где героически погиб Николай Воронин. Стало ясно, что противник, не считаясь с большими потерями, все же рвется к Будапешту, продолжает теснить советские части. С небольшой высоты хорошо была видна колонна вражеских войск, двигавшаяся на восток.

Низкая облачность и моросящий дождь затрудняли группе маневрирование. Поэтому пришлось атаковать наиболее сильно защищенную зенитной артиллерией головную часть колонны прямо с ходу. Как положено в трудных случаях, первым зашел в атаку и сбросил бомбы на цель ведущий. Началась яростная штурмовка колонны. В результате мощного удара только за один этот вылет удалось уничтожить и поджечь до десятка вражеских танков и автомашин, истребить пулеметно-пушечным огнем много немецких солдат и офицеров.

Так же активно действовали против врага другие эскадрильи полка и все части сухопутных войск. Благодаря этому прорыв противника к Будапешту со стороны Комарно, через станцию Бичке, был ликвидирован. Прежняя линия фронта здесь была

восстановлена. Но враг не унимался. Немецко-фашистское командование развернуло активные боевые действия на других направлениях и в межозерье Веленце - Балатон с той же основной задачей - прорваться к Будапешту.

Летчики, ежедневно наносившие линию фронта на свои полетные карты, видели, что к 10 января противник сумел вновь на ряде участков вклиниться в оборону наших войск. Создалась угроза и переправам войск 3-го Украинского фронта на Дунае, что грозило серьезными последствиями. Танковые группы врага наносили нашим частям серьезные потери. Бои приближались к самому аэродрому. На стоянках самолетов была слышна артиллерийская канонада. Но это мало беспокоило уже обстрелянных летчиков, техников, механиков. Эскадрилья жила обычной напряженной жизнью. Людей тревожила больше неблагоприятная погода - часто выпадавшие дожди и снег, что мешало вести поиск танков и прицеливание по ним. Экипажи стремились использовать любую возможность для вылета и удара по прорвавшимся войскам противника, а также по вражеской группировке, окруженной в Будапеште. Только за один день 10 января эскадрилья совершила 66 боевых вылетов.

Чтобы сэкономить время и нанести немецко-фашистским частям "сверхплановый удар", летчики сами помогали техническому составу быстрее готовить самолеты к боевым вылетам. Завтракали, обедали, а зачастую и ужинали экипажи под плоскостью штурмовика, куда привозили пищу из столовой. Все это позволило довести интенсивность боевой деятельности до максимума. Некоторые экипажи успевали побывать над целью 8-9 раз в сутки.

Надо сказать, что материальная часть действовала безотказно. Особенно отличились специалисты, возглавляемые техник-лейтенантом Мараховским. На партийном собрании он дал слово, что технический состав его звена будет первым в выполнении задачи, поставленной командованием. Свое обещание коммунист Мараховский сдержал. В течение трех суток личный состав звена работал днем и ночью и обеспечил максимальное количество вылетов. Не было случая, чтобы самолет хотя бы на минуту задержался на аэродроме по вине технического состава звена. Механик самолета коммунист Горелов трижды за этот короткий срок успевал устранить серьезные повреждения, которые получал в бою самолет, закрепленный за старшиной. В ногу с коммунистами Мараховским и Гореловым шел молодой техник звена, член бюро ВЛКСМ полка старшина Бровкин. И у него высокие темпы работы сочетались с отличным качеством обслуживания техники.

- Если самолет готовил к вылету комсомолец Бровкин, - говорили летчики, - мы уверены, что материальная часть не подведет в полете. На передовых людей равнялись все техники и механики. Самолет лейтенанта Рыбака во время удара по танкам был атакован двумя истребителями противника. Воздушный стрелок старший сержант Корытов одного из них сбил. Врагу удалось ранить стрелка, нанести штурмовику сильные повреждения в правой стороне центроплана. Но экипаж не покинул самолет. Раненый стрелок проявил высокое мужество и стойкость. Несмотря на боль и потерю крови, комсомолец не выпустил оружия из рук. Он отбил все атаки второго истребителя и тем самым помог летчику довести искалеченный самолет до аэродрома.

Агитаторы рассказали личному составу о подвиге комсомольца Корытова и призвали всех так же самоотверженно выполнять воинский долг. Авиационные специалисты делом ответили на этот призыв. Они без отдыха трудились вечер и ночь. К утру самолет Рыбака был отремонтирован и снова ушел в бой. Весь технический состав работал с предельным напряжением сил. В эти трудные дни люди проявляли чудеса изобретательности, смекалки и инициативы. Многие ремонтные работы, которые, как считалось, можно осуществить только в хорошо оборудованных стационарных мастерских, техники и механики эскадрильи успешно выполнили в полевых условиях.

Спасая командира

Напряженные бои в районе озера Балатон и столицы Венгрии длились больше месяца. Немецко-фашистское командование, несмотря на крупные потери в живой силе и технике, продолжало снова и снова предпринимать отчаянные попытки освободить окруженную в Будапеште группировку своих войск. Кровопролитное сражение шло одновременно и на внешнем, и на внутреннем фронте окружения. Особенно напряженные бои развернулись в районе города Секешфехервар. Летчики эскадрильи получили задачу бороться с танками противника, стремившимися из района городов Замоль и Секешфехервар пробиться в Будапешт.

Погода, как и в первые дни января 1945 года, стояла плохая. Низкая облачность, малая видимость, изморось затрудняли действия штурмовиков. Особенно опасна была изморось. Оседая на поверхности самолетов, она замерзала, образовывалась тонкая ледяная корка, сильно ухудшавшая аэродинамические качества машин. Но и эти трудности экипажи научились преодолевать. Сознание необходимости активнее, действеннее помогать нашим наземным войскам отражать контрудары фашистов, не дать им

соединиться в Будапеште, приблизить день полного разгрома гитлеровцев в Венгрии двигало людей на подвиги. И как обычно, именно в трудные дни особенно ярко проявились высокие морально-боевые качества советских воинов, их мужество, крепкая боевая дружба, верность долгу и войсковое товариществе.

Командир звена лейтенант Одноценов и его ведомый младший лейтенант Маракулин получили задание нанести удар по немецким танкам в районе Секешфехервара. Перед самым вылетом командир дивизии полковник Иванов вручил Одноценову и Маракулину ордена Красного Знамени за отличное выполнение заданий в 1944 году. Принимая награду, молодые офицеры пережили глубокое чувство искренней благодарности Советскому правительству, так высоко оценившему их ратный труд. И хотя это были уже не первые награды, оба летчика были в радостном, приподнятом настроении.

Боевая пара быстро достигла района цели и подготовилась к атаке врага. Острые глаза летчиков внимательно просматривали местность, отыскивая вражеские танки, фиксировали попутно расположение войск и наличие оборонительных сооружений. На помощь летчикам в район цели пришла и станция наведения: - "Орел", "Орел", сообщите ваши позывные. Лейтенант Одноценов ответил. С земли тут же последовал приказ: - Атакуйте танки на восточной стороне города Секешфехервар! Не успел ведущий запросить у станции пароль, как сам увидел, что к позициям наших войск ползут, изрыгая огонь, восемь танков противника. По их конфигурации и размерам летчик определил - идут "тигры" и "пантеры". Времени для разговоров с землей уже не было. Подав ведомому команду "Атакуем танки!", лейтенант Одноценов первым пошел на цель. Младший лейтенант уже научился понимать намерения командира с полуслова, по эволюциям самолета. Поэтому он мгновенно последовал примеру ведущего. Первая атака была очень удачной. Два фашистских танка превратились в пылающие факелы.

Тотчас заговорила зенитная артиллерия противника. Вокруг штурмовиков начали появляться темные шапки разрывов снарядов. Но вдруг зенитный огонь прекратился. Летчики сразу поняли: сейчас последует атака вражеских истребителей. Так свидетельствовал прошлый опыт. Действительно, два фашистских истребителя мчались сверху сзади на штурмовиков. Воздушные стрелки старшина Уфимцев и сержант Усик уже заметили врага и приготовились к отражению атакии Над полем боя началась схватка двух советских штурмовиков с двумя "мессершмиттами". Отбивая атаки истребителей, лейтенант Одноценов одновременно наносил удары и по танкам противника, которые снова двинулись

к переднему краю обороны советских частей. Ему удалось поджечь "пантеру". На земле горело уже три немецких танка.

Во время выхода штурмовиков из атаки по танкам фашистскому истребителю удалось повредить самолет Одноценова и ранить воздушного стрелка. Раненый сержант Уфимцев успел выпустить очередь по атакующему и поджег его. "Мессершмитт" задымил и вышел из боя, но второй истребитель остался. Он решил добить поврежденную советскую машину, мотор которой работал с перебоями. Защиту штурмовика, со снижением планировавшего в сторону наших войск, взял на себя лейтенант Маракулин.

На самолете Одноценова мотор окончательно отказал. Летчик изо всех сил старался перетянуть линию фронта. Но самолет уже потерял запас скорости и высоты. Земля приближалась с неумолимой быстротой. Одноценову ничего не оставалось, как садиться прямо перед собой, хотя окопы противника были совсем близко. Произведя посадку на нейтральную полосу, летчик быстро выбрался из кабины и вытащил из самолета раненого Уфимцева.

В это время Павел Маракулин бросал свой штурмовик то против фашистского истребителя, который пытался атаковать Германа Одноценова, то против вражеских танков, которые устремились к советскому самолету, совершившему вынужденную посадку на "ничейной" земле. Одна из контратак увенчалась успехом. Фашистский истребитель, с которым младший лейтенант сошелся "в лоб", получил изрядную долю свинца и ушел на свою сторону. Маракулин вновь атаковал танки, продолжавшие продвигаться к советскому штурмовику. Эта помощь была очень необходима в эту минуту. Прикрываясь броней мотора, летчик успел сделать стрелку перевязку и прикинуть, как удобнее перенести Уфимцева в безопасное место. Но опасность оказаться в руках врага была еще очень большой.

- Оставьте меня, товарищ командир, спасайтесь сами и отомстите за меня, - говорил раненый Уфимцев.

Советский офицер, конечно, не оставил в беде подчиненного. Летчик взвалил стрелка на плечи и пополз по изрытому снарядами полю к нашим позициям. Младший лейтенант Маракулин с воздуха заметил это и еще более настойчиво начал атаковывать танки, мешая им приблизиться к самолету, вести огонь по Одноценову и Уфимцеву. Взбешенные этими атаками, фашисты перенесли весь огонь на самолет Маракулина. Им удалось поджечь штурмовик. Тогда Маракулин развернул свой горящий самолет и направил его на фашистский танк, наиболее приблизившийся к Одноценову. Через секунду штурмовик

врезался в этот танк и уничтожил его, похоронив под собой и весь десант, находившийся на броне.

Так, спасая командира, героически погиб молодой коммунист Павел Маракулин. Память о нем, отличном, храбром летчике, прекрасном товарище, умевшем сохранять бодрость даже в периоды больших трудностей и лишений, заразить этой бодростью других, навсегда осталась в сердцах всех его сослуживцев.

Свой подвиг младший лейтенант Маракулин совершил на глазах многих сотен советских бойцов, отражавших вражескую атаку. Видел его и лейтенант Одноценов, который с раненым стрелком на спине полз по "ничейной" земле. Заметив, что танк с десантом на броне уже недалеко, летчик укрыл в воронке потерявшего сознание Уфиадцева и достал пистолет. И в этот момент услышал свист несущегося к земле горящего самолета. Через секунду штурмовик врезался в тот самый танк, который преследовал Одноценова. Раздался огромной силы взрыв. Летчик снова взвалил раненого на плечи и пополз дальше.

Добравшись до своих, Одноценов позаботился прежде всего о том, чтобы отправить Уфимцева в госпиталь. При этом он хотел лично, что называется с рук на руки, передать докторам раненого воздушного стрелка. Но в госпитале задержали и самого Одноценова. Врачи исследовали летчика, сделали перевязку. Все же летчик добился заключения, что состояние его здоровья не препятствует полетам, и поспешил в полк.

..К эскадрильской землянке подошел летчик с перевязанной головой, в разорванной меховой куртке. Он остановился перед плакатом: "Отомстим фашистам за смерть младшего лейтенанта Павла Маракулина!" Одноценов снял шлемофон и долго стоял опустив голову.

Не дожидаясь полного выздоровления, Одноценов снова включился в боевую работу. Она в те дни была очень напряженной. Экипажи летали в составе больших эскадрильских групп, звеньев, пар и одиночно, летали в простых и сложных метеорологических условиях, в дождь и непогоду, словом не думая ни об отдыхе, ни об опасности. Летчики стремились все время держать под воздействием фашистские части, уничтожить как можно больше танков, автомашин, орудий, живой силы.

Главной целью в этот период были танки. С их помощью враг старался вбить клинья в наши войска, выручить фашистскую группировку, окруженную в Будапеште. И, пожалуй, не было вылета, в котором летчики эскадрильи не отыскали бы фашистские танки и не нанесли по ним удар. "Уничтожить немецкие танки, атакующие наши наземные войска в районе

населенного пункта Шерегельеш", - такая задача, поставленная перед эскадрильей, была типична для второй половины января и начала февраля 1945 года. - Наземная и воздушная обстановка в районе цели ожидается очень сложная, - предупредил перед вылетом командир полка. - Противник ввел в действие большое количество танков, чтобы прорваться к переправам советских войск через Дунай. Цели, которые предстоит штурмовать, сильно прикрыты зенитным огнем. В воздухе возможны истребители-охотники врага.

В соответствии с обстановкой избиралась тактика действий. И в этот февральский день звено под командованием лейтенанта Одноценова было специально выделено для подавления наземных средств ПВО врага. Командиры остальных звеньев, которым поручалось наносить удары непосредственно по танкам, прежде всего заботились о том, чтобы техник по вооружению Данила Олифиренко сверх нормы добавил на их самолеты по нескольку противотанковых авиационных бомб.

Вооруженцы в эти дни показали себя большими умельцами. При укладке противотанковых бомб они умудрялись положить в бомболюк 8-10 "гостинцев" сверх положенных по инструкции. Это "пересечение границы" нормативов позволяло летчикам уничтожить за вылет еще больше техники врага. Маленькие, полуторакилограммовые бомбочки были очень эффективным средством против танков, автомашин и самоходных орудий. Мало того, воздушные стрелки брали с собой такие бомбы в кабину и выбрасывали их руками во время атаки мотомеханизированных колонн противника.

- Для уничтожения фашистов все средства хороши, можно и камни бросать, они тоже с высоты могут голову проломить, - оправдывали летчики и стрелки такие отступления от инструкции.

Характерной для конца 1944 года и начала 1945 года была высокая боеготовность экипажей и звеньев. Подготовка к вылету после получения задания занимала в этот период минимальное время. Взлет и сбор группы в воздухе производился очень быстро. К району цели летели, как правило, кратчайшим путем. Люди всюду экономили время, чтобы успеть совершить дополнительный вылет. Ведущие уже на подходе к линии фронта устанавливали связь со станцией наведения. Это помогало сразу находить наиболее важную в данный момент цель. И в этот раз с пункта наведения эскадрильи передали распоряжение: действовать по танкам противника, сосредоточенным на окраине населенного пункта Шерегельеш. Найти врага помог ведущему и лейтенант Одноценов.

- Товарищ командир! - передал он по радио. - Танки стоят на южной окраине села.

Не теряя ни секунды, ударная группа пошла в атаку. В то же мгновение заговорили вражеские зенитки. Их огонь был очень плотным. Но ни один экипаж не свернул с боевого курса. Первая серия противотанковых бомб пошла вниз. На земле вспыхивал один очаг пожара за другим. Звено Одноценова обрушило на зенитки реактивные снаряды и огонь пушек - взятые сверх нормы противотанковые бомбы лейтенант приберегал для танков.

Группа снова и снова заходила в атаку на танки. Фашисты, убедившись в том, что только зенитным огнем нельзя отразить удар, вызвали на помощь истребители. Пара "Мессершмиттов-109" обошла район схватки наших истребителей прикрытия с истребителями врага, защищавшими Шерегельеш, и с ходу атаковала основную группу штурмовиков. Фашистские летчики надеялись добиться успеха за счет внезапности. Но их расчеты не оправдались. Экипажи штурмовиков к этому времени накопили богатый опыт борьбы с вражескими истребителями. "Мессершмитты" были своевременно обнаружены, и боевой порядок группы сразу же уплотнился. Стрелки открыли заградительный огонь. Все атаки врага закончились безрезультатно.

Четкие действия ударной и обеспечивающей групп принесли эскадрилье большой успех. За один налет штурмовики подожгли восемь немецких танков. Всем участникам боя командование наземных войск объявило благодарность.

Каких только подарков во время войны не получал личный состав действующей армии и флота от тружеников Советской страны! Любовно вышитые женскими руками полотенца и кисеты, теплые носки и перчатки, украшенные затейливой резьбой портсигары и зажигалки, опасные и безопасные бритвы... Эти простые подарки для советских воинов были дороже самых ценных сувениров. Каждый боец и командир видел в них любовь и заботу великого народа, благословившего своих сынов на ратный труд во имя Родины, во имя победы над черными силами фашизма. Много таких подарков получила и 2-я эскадрилья.

Как-то на аэродром прибыл продолговатой формы довольно увесистый ящик. В нем оказались миниатюрные, отлитые из алюминия модели штурмовиков. Моделей было ровно столько, сколько эскадрилье положено иметь боевых самолетов. Подарок пришел от комсомольцев самолетостроительного завода, который строил Ил-2. Радовались комсомольскому подарку все командиры подразделений, но особенно майор Красночубенко.

- Теперь уже не придется показывать на пальцах, как нужно

правильно строить тот или иной боевой порядок, производить перестроения в воздухе, соблюдать свое место в составе группы, - говорил командир полка, поглаживая модели. - Ведь эти игрушки - замечательное учебное пособие.

Так "вошла в строй" "алюминиевая" эскадрилья. А вскоре личный состав полка узнал о большой новости. Командир дивизии полковник Иванов позвонил на аэродром и многозначительно произнес: - К вам летят еще подарки. Встречайте!..

- Что это за "летающие подарки"? - спрашивали друг друга летчики. Таких еще не приходилось видеть.

Без специального оповещения весь личный состав полка, свободный от нарядов в помещениях, высыпал на аэродром. Зоркие глаза авиаторов пытливо всматривались в серое сумеречное небо, ожидая увидеть транспортный самолет. Но вместо него из-за холмов появилась группа Ил-2 и пошла на посадку. На фюзеляже каждой машины четко выделялась надпись: "Колхозник Ошской области".

- Вот это подарок так подарок! - радостно ахнули летчики, стрелки, техники, механики.

Самолеты были новенькие, только что с завода. Их построили на деньги, собранные тружениками сельского хозяйства Советской Киргизии. Командование решило вручить эти самолеты 2-й эскадрилье. Чтобы никто не помешал торжеству - на войне всякое бывает, - в воздухе над аэродромом барражировали истребители. Начальник штаба дивизии зачитал приказ командира корпуса о вручении лучшей эскадрилье боевых самолетов-штурмовиков - подарка членов сельскохозяйственных артелей Ошской области Киргизской ССР. Затем начальник политотдела корпуса прочитал личному составу письмо, в котором рассказывалось об успехах, одержанных колхозниками области на трудовом фронте, и давался наказ нам, летчикам, еще крепче бить врага. С вручением дорогого подарка эскадрилью поздравили и пожелали ей новых боевых успехов командир корпуса генерал-лейтенант авиации О. В. Толстяков, командир дивизии полковник А. В. Иванов.

Личный состав 2-й эскадрильи передал самую горячую, самую искреннюю благодарность колхозникам Ошской области за их бесценный дар. В переданных самолетах авиаторы видели одно из ярких проявлений заботы советского народа о своих Вооруженных Силах. Летчики заверили представителей колхозников Ошской области и командование в том, что с честью оправдают доверие народа, будут с новой силой громить гитлеровских захватчиков.

После митинга в подразделении состоялось партийное собрание. На повестке стоял один вопрос: прием в партию. Коммунисты рассмотрели заявления лейтенанта Гладких, младшего лейтенанта Самойлова, старшины Минькова и сержанта Павлищева о приеме их в ряды Коммунистической партии. Выступавшие подчеркивали, что все четверо заслужили в эскадрилье славу передовых воинов, показали себя в боевой обстановке верными, бесстрашными сынами социалистической Родины. Собрание единодушно решило принять боевых товарищей в ряды ленинской партии.

Едва коммунисты успели дойти после собрания до самолетных стоянок, как эскадрилья получила срочное задание: вылететь на штурмовку вражеских войск, перебрасываемых по шоссе Комарно - Секешфехервар с северного участка фронта на южный. Прошло немного времени, и сверкающие свежей краской штурмовики с надписью вдоль фюзеляжа "Колхозник Ошской области" начали выруливать на старт. Истребители прикрытия уже были в воздухе и пристроились к боевому порядку "илов" во время полета к цели.

До шоссе Комарно - Секешфехервар было недалеко. Группа покрыла это расстояние менее чем за полчаса. В районе цели ведущий заметил в воздухе самолеты противника. Одновременно о них предупредил командира Николай Скоморохов, ведущий группы истребителей прикрытия: - "Орлы", - передавал он по радио, - будьте внимательны. В воздухе "мессершмитты".

Группа Скоморохова связала боем истребителей врага, а штурмовики пошли в это время в атаку на фашистскую колонну. Поскольку воздушный бой развернулся несколько в стороне, зенитки противника открыли заградительный огонь. Ведущий приказал звену Примакина - мастерам удара по средствам ПВО подавить зенитную артиллерию, а основные силы повел в атаку на колонну.

С земли по штурмовикам вели огонь "эрликоны" и счетверенные зенитные пулеметы, несколько орудий среднего и даже крупного калибра. Для того чтобы лучше выполнить поставленную задачу и в то же время избежать излишних потерь, ударная группа оттянулась несколько к северу. Здесь насыщенность средствами противовоздушной обороны была меньшей, а рельеф местности облегчал достижение внезапного выхода на цель. Перехватывая противника на горных дорогах, в узких дефиле, создавая здесь пробки и заторы, можно было нанести гитлеровцам наибольший урон.

Этот план, осуществленный энергично и решительно, полностью оправдался. После первых же атак на дорогах

появились очаги пожаров, разбитая техника создала заторы. Летчики смело штурмовали автомашины, орудия, бронетранспортеры и танки. Особенно храбро действовал Герман Одноценов, вылетевший на задание второй раз после того, как вернулся с "ничейной земли", где сгорел его самолет. Несмотря на ураганный огонь с земли, он делал один заход за другим.

Враг вызвал на помощь дополнительное воздушное прикрытие. Четверке "фокке-вульфов" удалось проскочить мимо наших истребителей, которые вели жаркий бой с основными силами противника. Экипажи штурмовиков видели огненную "карусель", образовавшуюся несколько в стороне от шоссе, были свидетелями, как из нее вывалились два горящих самолета. Как потом стало известно, они были сбиты Героями Советского Союза Долгаревым и Кирилюком. Однако "скорая помощь" фашистов опоздала. Штурмовики уже завершали разгром обнаруженных колонн и, маскируясь складками местности, стали отходить в сторону своих войск. Именно в этот момент их и атаковала четверка "Фокке-Вульф-190".

Фашистские летчики попытались одним ударом расстроить боевой порядок штурмовиков. Но дружный огонь стрелков сорвал этот план. Тогда "фокке-вульфы" ринулись в атаку на самолет Павленко, несколько отставший от общего строя. И дорого бы поплатился за свою оплошность молодой летчик, если бы к нему в трудный момент на помощь не пришел младший лейтенант Логвиненко. Огнем своих пушек он отогнал фашистов и тем спас Павленко.

Вторично потерпев неудачу, гитлеровцы стали действовать более осторожно, но по-прежнему довольно настойчиво. Они упорно искали лазейки, чтобы проникнуть внутрь боевого порядка штурмовиков. Но летчики эскадрильи хорошо выдерживали боевой порядок "круг". Еще более сократив дистанцию между самолетами, группа оттягивалась на свою территорию. Фашисты поняли этот замысел и усилили атаки. Им удалось ранить двух воздушных стрелков, пробить правую плоскость, вывести из строя несколько патрубков двигателя и повредить винт на самолете Логвиненко. Много пробоин было и в машине Павленко. За этот частичный урон экипажи эскадрильи сторицею отомстили противнику. Младший лейтенант Алексей Логвиненко огнем своих пушек сбил фашистский истребитель. Второй вражеский самолет был поврежден групповым огнем. После того как он вышел из боя, прекратила атаки и оставшаяся пара "фокке-вульфов".

Недалеко от Дуная к штурмовикам пристроились наши истребители прикрытия. Пробоины в их крыльях и фюзеляжах

свидетельствовали об ожесточенности только что закончившейся схватки. Истребители первыми пошли на посадку, так как горючего оставалось буквально капли. Для прикрытия посадки штурмовиков пришлось поднять в воздух резервное звено истребителей.

Летчики не успели еще "остыть" от недавнего боя, поделиться о нем впечатлениями, как Одноценова и Примакина вызвали на командный пункт полка. Новая задача, которую предстояло выполнить звеньям лейтенантов Одноценова и Примакина, была очень сложной и несколько необычной. Советское командование получило сведения, что в лесу севернее города Веспрем фашисты создали большой склад боеприпасов. Этот склад уже искали штурмовики других частей, но обнаружить не смогли. Теперь эту задачу возложили на 2-ю эскадрилью.

- Прикрывать звенья с воздуха будут восемь Ла-5 во главе со знакомым вам летчиком - Героем Советского Союза Долгаревым, - сообщил командир полка.

Экипажи обоих звеньев тщательно изучили данные о наземной и воздушной обстановке, разработали план выполнения задания. Взлетев звеньями, штурмовики сразу же взяли курс к Веспрему. Истребители прикрытия пристроились к штурмовикам на маршруте. Полет осуществлялся на вьгсоте 500-600 метров. Линию фронта пересекли благополучно и вскоре были в районе цели. Слева находился город Веспрем, справа - железная дорога. Недалеко от нее, где-то в лесу, находился фашистский склад боеприпасов.

Где он?

Сколько ни всматривались экипажи, никаких признаков склада не обнаруживали. Группа сделала второй круг, третий, а цели все не видно. Но вот внимание ведущего группы привлекли пять порожних грузовиков, остановившихся под деревьями на обочине шоссе, круто сворачивавшего в лес. Шоферы, очевидно, ждали, когда пролетят советские самолеты. Ведущий не стал сразу менять маневр. Группа завершила очередной круг и снова появилась над пустынным шоссе. Грузовиков на обочине уже не было. Стало ясно, что они ушли по лесной дороге дальше. Одноценов повел группу над лесной дорогой и вскоре увидел грузовые машины. Они стояли около каких-то ворот. Ведущий снизился до бреющего и сквозь кроны деревьев рассмотрел несколько невысоких, складского типа зданий, стоявших на расстоянии 20-30 метров одно от другого.

Цель найдена! Фашисты выдали себя, решив, что группа ушла в другую сторону. Штурмовики вновь набрали высоту и начали маневр для захода на бомбометание. В эту же минуту несколько

зенитных батарей открыли интенсивный огонь. Но он, как всегда, не остановил советских летчиков. Лейтенант Одноценов первым перевел штурмовик в крутое планирование. Через несколько секунд четыре бомбы пошли к земле, туда, где, возможно, лежали такие же бомбы врага. По команде ведущего отбомбилась вся группа. Когда штурмовики выполняли второй заход, над складом уже стоял непрекращающийся, слышный даже в кабинах самолетов грохот рвущихся боеприпасов. Сквозь дым, закрывший половину леса, прорывались рыжие изыми пламени.

Завершив вторую атаку, Одноценов стал искать истребители прикрытия. Ла-5 были недалеко. В нескольких километрах от склада они вели бой с вражескими истребителями, не допуская их к району действий штурмовиков.

Лейтенант Долгарев, ведущий группы прикрытия, увидел, что штурмовики завершили разгром склада и взяли курс к аэродрому. Тогда истребители искусным маневром вышли из боя и плотно прикрыли "илы".

Так уничтожением вражеского склада фронтового значения закончился первый боевой день летчиков эскадрильи, действовавших на новых самолетах, подаренных колхозниками Ошской области. На этих самолетах экипажи 2-й эскадрильи совершили до конца войны еще много десятков боевых вылетов, уничтожили большое количество вражеских танков, автомашин и другой боевой техники, истребили не одну сотню гитлеровских солдат и офицеров.

Особенно интенсивно эскадрилье пришлось поработать в период наступления наших наземных войск в Западной Венгрии. На австро-венгерской границе, на участке между озером Найзидлер и отрогами Восточных Альп, гитлеровцы сконцентрировали крупные силы. За укрепленный пограничный венгерский город Шапрон развернулись ожесточенные бои. Приняв в них участие, экипажи эскадрильи пересекли еще одну, теперь венгерско-австрийскую, границу. На ее рубеже летчики уничтожили немало танков и автомашин фашистов. Только при ударе по фашистской танковой колонне, двигавшейся в контратаку на советские войска по юго-восточной окраине города Шапрон, было уничтожено и повреждено около десятка танков противника. Контратака врага была сорвана. Наземное командование объявило всем летчикам эскадрильи благодарность за умелые и отважные действия.

В шесть часов вечера после войны

Кто смотрел кинофильм "В шесть часов вечера после войны", очевидно, помнит, что его герои офицер Кудряшов и Варя, назначившие на Красной площади встречу в первый день после

окончания войны, нашли друг друга в праздничной ликующей толпе москвичей, отмечавших День Победы. Личный состав 2-й эскадрильи встречал праздник далеко от Москвы, встречал не за праздничным столом, не в семье и даже не на земле. В тот самый момент, когда стрелки часов на Спасской башне Кремля показывали 6 часов, штурмовики 2-й эскадрильи оторвались от аэродрома на территории Австрии и ушли в предвечернее небо. Двенадцать штурмовиков прикрывали двадцать четыре истребителя, которые вели Герои Советского Союза Долгарев и Кирилюк.

Вся группа летела в четком и плотном строю, крыло в крыло, как на параде. Но штурмовики и истребители летели не на праздничный парад. На борту "илов" находился полный боекомплект снарядов и патронов к пушкам и пулеметам, в их бомболюках лежали осколочно-фугасные бомбы, а под плоскостями висели сигарообразные реактивные снаряды. Эскадрилья летела в бой... Какие же могут быть боевые действия, если накануне фашистская Германия приняла все условия капитуляции? Да, могут быть! Уже после подписания капитуляции утром 9 мая 1945 года эскадрилья получила приказ: "От самолетов не отходить, находиться в полной боевой готовности". Томительно тянулся для экипажей этот день. Проще и легче сразу уйти в полет, чем сидеть на аэродроме и ждать.

- Штаб полка?! Когда же вылет? Оттуда отвечали: - Ожидайте, сообщим. Отбоя вышестоящий штаб не дает. Будьте наготове.

Лишь после обеда, который был доставлен прямо к самолетам, штаб полка дал задание на вылет. Оказалось, что по шоссейной магистрали Вена - Линц, между австрийскими городами Санкт-Пельтен и Альштеттен, отступают на запад не сложившие оружия и не признавшие капитуляции некоторые части 8-й и 6-й танковой фашистской армий. - Старые знакомые, - заметил кто-то из летчиков, отмечая на карте район предстоящего боя.

Экипажам 2-й эскадрильи уже приходилось иметь дело с этими вражескими армиями группировки Шернера. Действуя по личному приказу Гитлера, она должна была осуществить на территории Чехословакии дьявольский план "выжженной земли", предать огню и разрушению чехословацкие города и села, истребить как можно больше мирного населения. Советская Армия, осуществив стремительное наступление, сорвала этот план. Летчики эскадрильи уничтожали гитлеровцев из этой группировки еще в районе Праги и Брно. Всего десять дней назад штурмовики наносили по ним удар в Зноймо, где скрещивались несколько железнодорожных и шоссейных магистралей, Свой

узел обороны фашисты прикрывали значительным количеством зениток. Но несмотря на сильное огневое противодействие, советские штурмовики за три стремительных налета, один сокрушительнее другого, нанесли врагу огромные потери. Теперь полку поставили задачу: помешать врагу увести боевую технику, уйти от возмездия.

В последний боевой вылет крыло в крыло с ветеранами, такими, как Иван Примакин и Михаил Рыбак, летят молодые воины - Федотов, Мурашко, Егоров. На их счету совсем мало боевых вылетов. Но молодежь хорошо держит свое место в строю, хотя плоскости машин мокры от дождя. Чтобы облегчить молодежи пилотирование штурмовиков, ведущий принял решение пробить облака вверх. Наши отличные самолеты легко набрали высоту. И вот уже внизу вспененное облачное море. Далеко впереди над его волнами чернеют островерхие пики гор. Это - знаменитые Австрийские Альпы. Вскоре группа миновала Вену. Близко город Санкт-Пельтен. Из него на запад уходит фашистская группировка, рассчитывая на то, что мощный облачный потолок предохранит ее от ударов с воздуха.

Но и природа в этот раз восстала против гитлеровцев, осквернивших своими разбойничыми действиями землю. В облачности появились "окна", а затем она неожиданно, будто отрезанная ножом, оборвалась. Летчики отчетливо увидели широкое шоссе, по которому, растянувшись километров на десять, двигались фашистские колонны.

Перед атакой командир по укоренившейся привычке осмотрел весь горизонт. Немного выше и сзади штурмовиков следовала первая группа истребителей прикрытия, а еще выше - вторая. С запада появились четыре быстро приближавшиеся точки. Что это? "Мессершмитты", "фокке-вульфы"? Нет, силуэты не похожи. Вскоре выяснилось, что к штурмовикам приближались американские истребители "лайтинг". С какой целью они здесь появились, осталось неясным. "Лайтинги" развернулись и быстро ушли на запад.

С крутого планирования, почти пикируя, вся эскадрилья пошла в атаку. На фашистскую колонну обрушились фугасно-осколочные бомбы и реактивные снаряды, отрезая врагу путь на запад. На земле ярким пламенем вспыхнули автомашины и цистерны с горючим. Колонна остановилась. Штурмовики повторили атаку, сбрасывая оставшиеся бомбы, поливая колонну огнем из бортовых пушек и пулеметов. Вслед за штурмовиками фашистов атаковали истребители. Это был последний из многих, многих десятков боев, проведенных эскадрильей в годы Великой Отечественной войны.

Задание выполнено! Этим традиционным рапортом 9 мая 1945 года была завершена боевая история 2-й эскадрильи 951-го Нижнеднестровского ордена Красного Знамени и ордена Суворова III степени штурмового авиационного полка. Окончилась война. Не трудно произнести или написать эти два слова, но сколько заключено в них глубочайшего значения и содержания! Окончилась война, самая кровопролитная и опустошительная в истории человечества. Советское социалистическое государство вышло победителем из смертельной схватки с гитлеровской Германией, угрожавшей поработить весь мир и уже оккупировавшей почти всю Европу.

Всемирно-историческая победа советского народа и его Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне показала, каким прочным, несокрушимым является единство партии и народа, какой могучей силой и жизнеспособностью обладает наш социалистический общественный и государственный строй. Созданные и руководимые партией, Советские Вооруженные Силы в тяжелых сражениях еще больше закалились, показали свое превосходство над врагом.

Родина щедро наградила своих сынов, беззаветно сражавшихся на фронтах Отечественной войны. За мужество и героизм, проявленные в боях с фашистскими захватчиками, Президиум Верховного Совета СССР в июне и августе 1945 года присвоил летчикам 2-й эскадрильи старшему лейтенанту Павлу Головко, старшему лейтенанту Ивану Примакину, старшему лейтенанту Михаилу Рыбаку, лейтенанту Герману Одноценову и лейтенанту Алексею Логвиненко звание Героя Советского Союза.

Наша страна, верная своей миролюбивой политике, приступила к сокращению армии. В числе расформированных частей оказался и 951-й штурмовой авиационный полк.

Где же теперь герои боев, как они живут и трудятся?

Во все концы страны разъехались авиаторы 2-й эскадрильи. В Киеве трудятся старший техник-лейтенант П. А. Савенков и младший лейтенант М. М. Маслянский. Работником лесничества на Кубани стал Герой Советского Союза П. Ф. Головко, в Ленинграде трудится Герой Советского Союза И. В. Примакин. Многие офицеры эскадрильи продолжают служить в Вооруженных Силах. Летчик В. В. Гладилин окончил Краснознаменную Военно-воздушную академию и стал командиром авиационного полка. Летчик И. Г. Павленко командует эскадрильей. Такую же должность занимает Герой Советского Союза Алексей Логвиненко, окончивший также Военно-воздушную академию. Штурманом части служит Герой Советского Союза Михаил Рыбак. Вместе с ним служит летчик М. П. Петраков. Старший техник-

лейтенант Н. В. Гришин и бывший парторг эскадрильи техник-лейтенант Д. С. Олифиренко закончили курсы усовершенствования и теперь выполняют работу инженеров в авиационных частях.

Вместе со всей страной они бдительно следят за происками империалистов, вновь бряцающих оружием, готовящихся развязать войну против Советского Союза и стран социалистического лагеря, и присоединяют свой голос к предупреждению, сделанному Никитой Сергеевичем Хрущевым 8 июля 1961 года в речи на приеме выпускников военных академий.

"Советские Вооруженные Силы имеют сейчас все необходимые возможности для успешного решения поставленных... задач. Они располагают необходимым количеством термоядерного оружия, самыми совершенными средствами доставки ракетами ближнего и среднего боя, межконтинентальными ракетами.

Пусть те, кто помышляет о войне, не думают, что их спасет расстояние. Нет, если империалисты развяжут войну, она закончится полным разгромом и гибелью империализма. Человечество раз и навсегда покончит с тем строем, который порождает захватнические войны".

Бывшие воины 2-й эскадрильи сердцем и душой восприняли принятую XXII съездом Программу Коммунистической партии Советского Союза. Они помнят ее указание о том, что, поскольку остается военная опасность, исходящая от империалистического лагеря, не достигнуто полное и всеобщее разоружение, КПСС считает необходимым поддерживать оборонную мощь Советского государства, боевую готовность его Вооруженных Сил на уровне, обеспечивающем решительный и полный разгром любого врага, который осмелится посягнуть на Советскую Родину. Офицеры, сержанты и солдаты, служившие в годы войны во 2-й эскадрилье 951-го Нижнеднестровского Краснознаменного ордена Суворова штурмового авиационного полка, отдают все свои силы и способности повышению могущества нашей любимой Родины, строящей коммунизм. Каждый из них, работает ли он в промышленности, в сельском хозяйстве или служит в Вооруженных Силах страны, в любую минуту всегда готов встать на защиту государственных интересов Советского Союза.

Примечания

{1} Автор книги Герой Советского Союза Николай Евгеньевич Платонов командовал 2-й эскадрильей 951-го штурмового авиационного полка с 1943 по 10 мая 1945 года. Он совершил 208 боевых вылетов и в воздушных боях лично сбил два самолета противника. (Прим. ред.)